Transports Canada Transport Canada

TP 6980F
(07/2009)

Numéro 2/2009

Feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

TC-1003068

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Échos du hangar 3
Aéronefs 4
Giravions 10
Moteurs 13
Prenez garde 15
CN relatives aux équipements 16
Avis de pièces non approuvées (SUPs) 16
Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne de la FAA (SAIBs) 17
Avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA 18
Rapports de difficultés en service 22
Sites Web de l'aviation civile 32

Feedback est une publication trimestrielle de la Division du maintien de la navigabilité aérienne de Transports Canada, qui informe le milieu aéronautique des problèmes quotidiens déclarés qui ont des conséquences sur la navigabilité des aéronefs au Canada.

Nous encourageons les lecteurs à reproduire le contenu de la publication originale, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au magazine *Feedback* de Transports Canada. Nous les prions d'envoyer une copie de tout article reproduit à la rédactrice.

Pour obtenir des renseignements concernant la détention d'un droit d'auteur et les restrictions à la reproduction d'articles, veuillez faire parvenir votre correspondance à l'adresse suivante :

Alain Périard, rédacteur
Feedback
Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

Courriel : *alain.periard@tc.gc.ca*
Tél. : 613-952-4370
Téléc. : 613-996-9178
Internet : *www.tc.gc.ca/cawis-swimn/*

Les articles publiés dans *Feedback* sont tirés de *rapports de difficultés en service* (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aérones (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources, conformément à la sous-partie 591 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

Les RDS sont habituellement publiés textuellement. Transports Canada n'assume aucune responsabilité concernant l'exactitude ou le contenu de ces rapports. Seules les erreurs d'ordre orthographique sont corrigées; le contenu peut être abrégé et les renseignements personnels supprimés.

Tout défaut ou événement doit être signalé à Transports Canada par l'entremise du Programme de rapports de difficultés en service. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur ce programme ou au sujet d'un article du magazine *Feedback*, veuillez communiquer avec le Centre de Transports Canada le plus proche.

Feedback is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2009).

TP 6980F
(07/2009)

TC-1003068

Imprimé sur du papier conform aux normes du Forest Stewardship Council. Pour en savoir plus, visitez leur site Web au *www.fsccanada.org*

BAE - RAYTHEON, BAE 125 800A

Actionneurs du compensateur de profondeur – humidité givrante

Selon le RDS, le pilote a constaté qu'il était difficile de déplacer le compensateur de profondeur en vol de croisière. L'inspection effectuée par le personnel de maintenance a révélé que l'intérieur des actionneurs (2) était corrodé et que la graisse présente était contaminée et durcie. La société Hawker Beechcraft (HBC) avait déjà publié le bulletin de service 27-3840 R1 qui demandait au personnel de maintenance de réappliquer de la graisse sur ces actionneurs avec un lubrifiant amélioré. Mais les instructions de ce bulletin n'avaient pas encore été exécutées. Les actionneurs gauche et droit ont été remplacés, et l'aéronef a été remis en service.

Le personnel de maintenance a précisé qu'il fallait déposer les actionneurs afin de procéder à la lubrification. Des raccords de graissage sont montés à l'arrière de l'équipement, mais ils ont été uniquement prévus pour la partie actionneur et non pour les engrenages. La tête d'actionneur arrière, qui était corrodée, est en magnésium et il semble que la corrosion peut prendre naissance dans la zone située au plus près de la tige d'asservissement en acier et des surfaces de contact de la tête et du corps qui, pour leur part, sont en aluminium. La proximité immédiate de ces métaux de nature différente peut favoriser le phénomène de corrosion.

En outre, le lubrifiant peut devenir contaminé par l'humidité et la condensation et risque alors de geler partiellement en altitude, ce qui retardera la réaction de l'actionneur du compensateur aux sollicitations du pilote.

Une inspection menée conjointement par Transports Canada, Aviation civile (TCAC), la FAA et le titulaire du certificat de type a révélé ce qui suit :

La société HBC est au courant des rapports antérieurs qui ont fait état de débrayages du pilote automatique sur l'assiette en tangage et qui ont permis de révéler un problème de givrage probablement causé par un graissage excessif des actionneurs. Ce constat a donné lieu au bulletin de service 27-3840 de Hawker Beechcraft Corporation (HBC), émis en juin 2007. Le bulletin de service était considéré comme « facultatif », afin de permettre à l'exploitant de remplacer le lubrifiant utilisé pour les actionneurs par un nouveau produit. HBC a également précisé que le nouveau lubrifiant ne devait pas être mélangé avec le précédent, en dépit des allégations du fournisseur selon lesquelles les deux produits étaient compatibles.

L'actionneur est divisé en deux sections. Il y une boîte d'engrenages avec une fine couche de lubrifiant sur les pignons. Cette partie de l'actionneur comporte un trou de vidange qui permet d'évacuer l'humidité. Le graissage de l'autre partie de l'actionneur consiste à verser, au moyen d'un graisseur, le lubrifiant dans la section comportant la vis et l'écrou. La section qui contient la boîte d'engrenages est munie d'un cache amovible qui permet de surveiller tout débordement éventuel du produit qui passerait dans les roulements, puis dans la boîte d'engrenages. Un excès de graisse dans la boîte d'engrenages risque de colmater le trou de vidange et d'emprisonner de l'humidité à cet endroit. L'humidité gèle alors dans la boîte d'engrenages et provoque la corrosion de la tête en magnésium. L'humidité gelée présente dans la boîte d'engrenages peut entraîner un frottement considérable de l'actionneur, geler entre les pignons et induire des frottements considérables ainsi qu'un phénomène de grippage.

Selon la société HBC, le fait de changer de lubrifiant et de modifier les procédures de lubrification semble avoir permis de remédier au problème de givrage. Par contre, le nouveau lubrifiant subit toujours un peu les effets de l'humidité et du temps froid, surtout en hautes altitudes. Le manuel d'entretien des aéronefs sera bientôt modifié. On y décrira notamment comment lubrifier correctement la vis de l'actionneur et s'assurer qu'il n'y a pas un graissage excessif de la boîte d'engrenage.

Dans un souci de prévention, TCAC recommande vivement aux exploitants de se conformer au bulletin de service 27-3840 de HBC dans les meilleurs délais.

BEECH, B200C

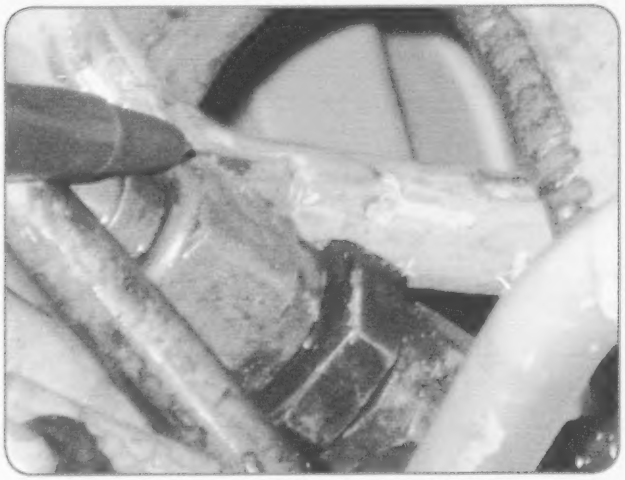
RDS N° 20081002005

Conduite carburant endommagée

RDS a présenté :

Après avoir remorqué le King Air B200C dans le hangar, le personnel de maintenance a procédé à une inspection quotidienne et, alors que le moteur de l'appareil tournait depuis un certain temps, on a remarqué que le carburant coulait du logement de train gauche.

Après avoir coupé le moteur, les techniciens ont constaté que la fuite de carburant provenait de la conduite d'alimentation située entre le réservoir carburant auxiliaire et le réservoir de fuselage. Une inspection plus approfondie leur a permis de constater que la conduite de carburant passait par l'ouverture pratiquée dans une cloison, juste en avant du train principal, et frottait contre l'écrou « B » d'une conduite hydraulique disposée parallèlement. Après avoir retiré la conduite de carburant,



le personnel s'est aperçu qu'une section usée présentant une fissure en partie médiane était à l'origine de la fuite de carburant. La fuite se produisait uniquement lorsque le carburant était transféré du réservoir auxiliaire vers le réservoir de fuselage; sinon le robinet d'arrêt moteur se serait fermé et aurait empêché le carburant de refouler à partir du réservoir de fuselage. Le pilote avait laissé l'interrupteur de surpassement de transfert du carburant auxiliaire à la position manuelle et non à la position automatique. Ainsi, lorsque le personnel de maintenance a démarré le moteur, la conduite en cause avait accumulé de la pression d'où la fuite de carburant sur le plancher du hangar.

La conduite de carburant a été remplacée, et toutes les conduites qui passent par cette cloison ont été solidement fixées et acheminées de manière à éradiquer définitivement ce phénomène d'usure.

L'auteur du rapport a ajouté : Sur les aéronefs King Air de la série 200, qui sont équipés d'un dégivreur freins et accompagnés d'un CTS mentionnant un train d'atterrissage hydraulique AVIADESIGN, plusieurs conduites passent par cette fameuse ouverture dans la cloison. Il est donc important de prendre soin de fixer ces conduites de manière à empêcher que ce type d'usure ne se produise.

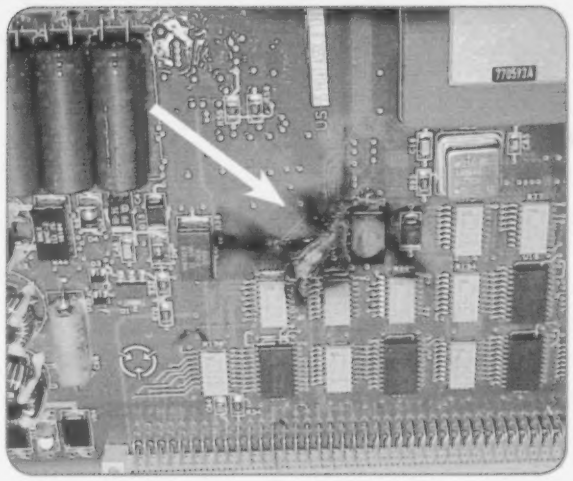
BOMBARDIER, BD 700 1A10 RDS N° 20081006002

Circuit C.A

RDS a présenté :

Alors qu'il faisait l'objet d'un nettoyage au sol, l'aéronef a subi une panne de circuit d'alimentation c.a.

Lorsqu'on a rétabli l'alimentation C.A., les écrans du poste de pilotage ont présenté le circuit C.A. en magenta (absence de communication), et la carte du convertisseur externe C.A./C.C. située dans le bloc d'alimentation C.A. comportait des traces de brûlure. La carte du microprocesseur, qui est insérée au-dessus de la carte du convertisseur C.A./C.C., était légèrement encrassée, mais aucun dommage apparent n'a été relevé. La carte logique principale était couverte de suie, et lorsqu'on a retiré la suie, on a remarqué qu'une petite zone d'environ 3 po^2 avait été décolorée. On a remplacé le bloc d'alimentation c.a. avant de remettre l'appareil en service.



BEECH 1900C RDS N° 20080826001

Voyants train d'atterrissage

RDS a présenté :

Lorsque le pilote a sélectionné train sorti en vue de l'atterrissage, le disjoncteur de commande du moteur du train d'atterrissage s'est déclenché. Le train a été abaissé au moyen du dispositif de sortie de secours et les trois voyants verts se sont bien allumés, mais le voyant déplacement train est également demeuré allumé.

Le train d'atterrissage de l'avion s'est affaissé à l'atterrissage. Une enquête plus poussée a permis de constater l'absence de diviseur dans la tête du bloc d'éclairage train sorti. Ainsi, le voyant du bloc train principal sorti et verrouillé a entraîné l'éclairage du voyant train avant. Le système a donc donné une indication erronée aux pilotes, les laissant croire que l'ensemble des trains était effectivement en position sortie et verrouillée.

On a installé un nouvel indicateur capable d'avertir les pilotes lorsque le train avant n'est pas verrouillé. Nous avons annexé deux photos au présent document; l'une des photos montre l'ancien indicateur, avec les trois voyants allumés, tandis que l'autre montre le nouvel indicateur avec uniquement les voyants gauche et droit allumés.

Les deux photos ont été faites de jour, au même moment. Elles ont été prises alors que le train avant n'était pas sorti et verrouillé.

Une enquête portant sur d'autres aéronefs du même type a révélé que les appareils inspectés étaient équipés d'indicateurs standard munis d'un diviseur entre les voyants.

Image ci-dessus indique tous les trois trains d'atterrissage sont à l'écluse, mais train avant n'était pas

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada recommande que les opérateurs effectuent une inspection lors du prochain remplacement des ampoules électriques.

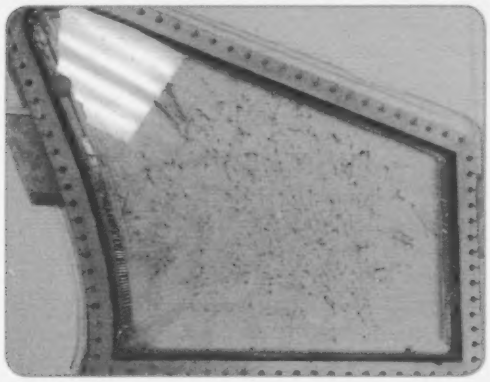
SWEARINGEN, SA226T

RDS N° 20081020008

Pare-brise fissure

RDS a présenté :

Alors que l'aéronef était en vol de croisière, la vitre du pare-brise du poste de pilotage côté gauche s'est fissurée en produisant un bruit sourd. L'équipage a immédiatement réduit son altitude ainsi que la pression cabine, afin d'éviter que la vitre ne vole en éclats. La vitre avait été posée le 11 avril 2006 et totalisait 177 heures de vol depuis la révision et l'installation. L'aéronef survolait le territoire américain au moment de l'incident, et il ne se trouvait plus qu'à environ 30 minutes de son aérodrome de destination. La vitre a été remplacée par un centre de réparation agréé par la FAA.



La vitre en question sera envoyée au fabricant, qui lui fera subir une inspection couverte par la garantie.

Commentaires de Transports Canada :

La société M7 Aerospace, qui est le titulaire du certificat de type des aéronefs SWEARINGEN/Fairchild, a ouvert une enquête afin de déterminer la cause des nombreuses défaillances des pare-brise. 🛠

BEECH C90A

RDS N° 20080905007

Issue de secours Beech King Air C90

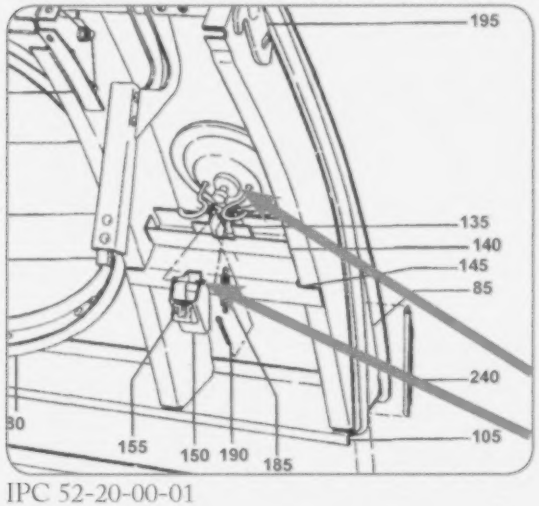
RDS a présenté :

Lors d'une inspection, l'auteur du rapport a découvert que le loquet de l'issue de secours n'était pas rangé correctement. Il semblerait que la languette du loquet ait été tordue afin de pouvoir être installée de la sorte. Dans cette configuration, il est toujours possible d'ouvrir le loquet (même lorsqu'une pression est exercée), car la languette passe par-dessus le plongeur de sécurité. La languette devrait entrer en contact avec le plongeur lorsqu'elle est poussée, et s'insérer dans la fente située un peu plus bas que l'axe du plongeur, lorsque ce dernier fait saillie alors qu'aucune pression n'est appliquée.

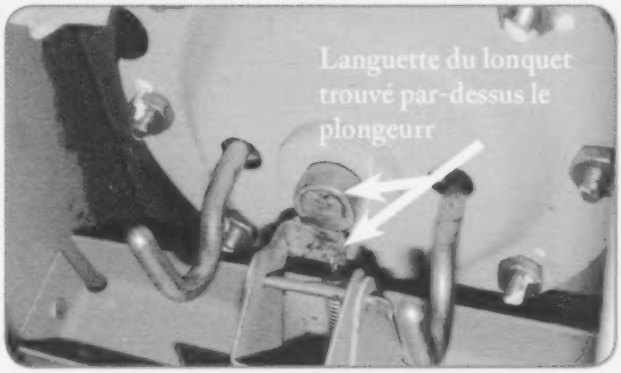
Pour rectifier ce problème, le loquet a été démonté et la languette en acier a été repositionnée afin d'assurer une mise en contact appropriée avec le plongeur. L'ensemble est de nouveau utilisable. L'auteur du rapport pense que l'ensemble de verrouillage devait être dans cet état depuis la fabrication. Les issues de secours du reste de la flotte de l'exploitant ont été inspectées, mais aucun défaut de ce type n'a été trouvé.

Commentaires de Transports Canada :

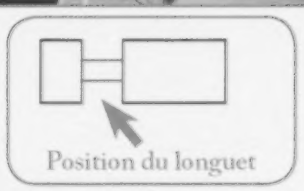
S'il était passé inaperçu, ce défaut aurait pu avoir des conséquences potentiellement désastreuses! Veuillez accorder une attention particulière à ce dispositif de verrouillage lors de la prochaine inspection programmée. 🛠



IPC 52-20-00-01



Languette du loquet doit être par-dessous le plongeur



BOEING 717 200 9BR700-715A1-30)

RDS N° 20081010001

Boîtier d'entraînement des accessoires fissuré

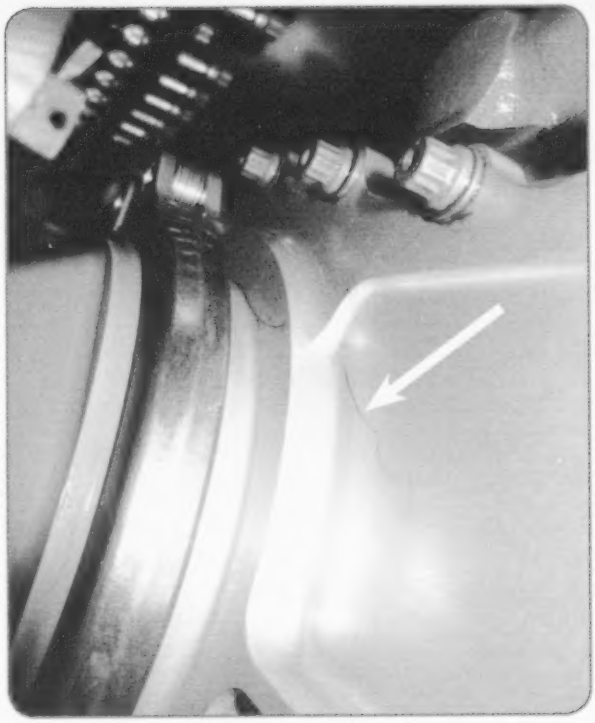
RDS a présenté :

Alors qu'un pilote de Boeing 717 effectuait son roulage à l'arrivée après un vol sans incident, le pilote d'un appareil se trouvant à proximité a signalé une fuite de carburant au niveau du moteur gauche du Boeing.

Le personnel de maintenance a constaté que la fuite était due à la fissure d'une conduite carburant. Les essais au banc du moteur effectués chez l'OEM ont révélé que la fuite de la conduite était causée par d'importantes vibrations, elles-mêmes générées par une grande fissure localisée sur le boîtier d'entraînement des accessoires. Cette même conduite carburant avait été changée avant l'incident, ce qui confirme que le boîtier d'entraînement était déjà fissuré.

Les enquêteurs de Rolls Royce ont conclu que l'usure des cannelures de l'arbre du boîtier d'entraînement des accessoires était causée par un joint d'étanchéité cassé ou manquant et par un manque de lubrification. L'OEM a modifié le programme de gestion de l'entretien des moteurs. En conséquence, le personnel de maintenance doit à présent remplacer le joint d'étanchéité de l'arbre d'entraînement radial dès que les bandes de l'arbre sont visibles.

Ce moteur ne totalisait que 55 heures d'utilisation et 35 cycles de fonctionnement.



Commentaires de Transports Canada :

Toute fuite de carburant doit donner lieu à une inspection approfondie. 🛠

PIPER PA32R 300

RDS N° 20081042001

Tourillon du train avant fis

RDS a présenté :

Lors d'une inspection périodique, un technicien a constaté que de la graisse suintait le long du tourillon de jambe.

Après avoir nettoyé et lubrifié le tourillon, le personnel a remarqué que le suintement provenait d'une fissure horizontale de 1 po de longueur.

Alors qu'on déposait le tourillon, la patte du ressort d'aide à la sortie de train s'est cassée. Un examen plus approfondi a permis de découvrir que la partie supérieure de la patte était décolorée. Un métal de base qui n'est pas adéquatement protégé contre les conditions environnementales peut se détériorer.

Commentaires de Transports Canada :

Une recherche dans la base de données des RDS a révélé que de nombreuses fissures ont déjà été constatées sur des tourillons, plus particulièrement au niveau de l'amortisseur de shimmy et des points de fixation supérieurs de droite. Il est recommandé d'inspecter minutieusement et fréquemment cet endroit. 🛠

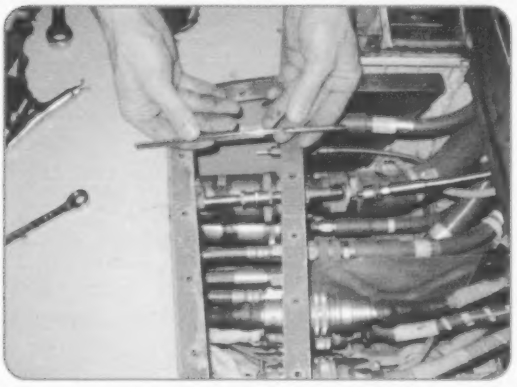
CL600 2B19(RJ100) RDS N° 20080806010

Rupture du câble de manette des gaz

RDS a présenté :

Lors de la réduction des gaz au régime de croisière après le décollage et la montée, on a remarqué que la manette droite ne répondait pas aux sollicitations du pilote. Par précaution, l'équipage de conduite a coupé le moteur droit et a pu atterrir sans problème.

Alors que l'appareil roulait vers l'entrée de piste, peu avant le décollage susmentionné, l'équipage a remarqué que la manette des gaz de droite était très raide, ce qu'il a attribué aux problèmes de la molette de friction de la manette. Lors de l'augmentation de puissance en vue du décollage, l'équipage a, une nouvelle fois, constaté que les manettes étaient raides, mais, après avoir entendu un claquement, elles sont devenues beaucoup plus faciles à régler à la position requise. Le pilote a alors décidé, par précaution, de couper le moteur droit en vol.



Après un atterrissage sans problème, le personnel de maintenance a découvert que l'élément interne du câble de la manette des gaz s'était rompu juste à l'intérieur du point de raccordement de la cloison du pylône du moteur droit.

Commentaires de Transports Canada :

Les commandes des manettes des gaz de la cellule vers le support moteur ne sont habituellement pas déplacées lors du remplacement d'un moteur, et il n'est habituellement pas nécessaire de les régler. Toutefois, si le régulateur de carburant ou un autre composant connexe est remplacé et qu'il faut effectuer un réglage, il faut alors s'assurer que la ou les manettes des gaz ne sont pas grippées. Il faut aussi profiter de l'occasion pour inspecter le câblage moteur afin de déterminer s'il est en bon état et s'il présente des défectuosités.

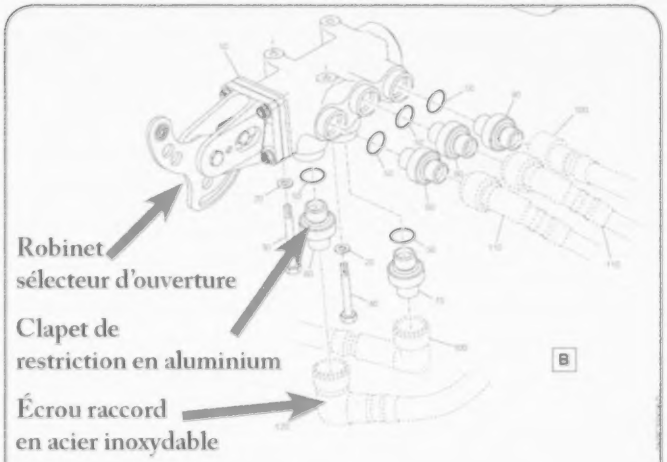
EMBRAER ERJ 190 100 IGW RDS N° 20081023002

Clapet réducteur

RDS a présenté :

Le personnel de maintenance a découvert une fuite de liquide hydraulique (10 gouttes par minute) au niveau de la vanne sélectrice de sortie par gravité du train d'atterrissage du circuit n° 2 situé dans la zone du logement du train droit. Un resserrage de l'écrou à la clé n'a pas permis d'éliminer la fuite. Un examen plus approfondi a révélé que le clapet réducteur était fissuré. On a remplacé ce clapet, mais le problème de fuite du circuit a persisté. On a alors découvert que cette fuite persistante avait pour origine une fissure verticale dans la partie filetée de l'autre clapet réducteur, sous l'écrou B. Cette constatation a amené à remettre en question la fixation d'une conduite en acier inoxydable et d'un écrou B et à un clapet réducteur en aluminium de construction plus légère.

L'exploitant a également remplacé la conduite hydraulique.



IPC 32-34-01 FIG 01

Voir une photo de la conduite hydraulique dans le CIB 29-10-11, figure 52, feuille 2, article C

Commentaires de Transports Canada :

Tout porte à croire que le fait d'utiliser des tuyaux constitués de deux matériaux différents (acier inoxydable et aluminium) était sans doute un facteur dans cette situation. Le serrage excessif d'un écrou peut créer des contraintes sur les conduites reliées par cet écrou et causer des fissures de contrainte. Il est important de toujours consulter le manuel de maintenance de l'aéronef afin de connaître les procédures de serrage au couple appropriées.

L'actionneur de servocommande de la gouverne de direction

RDS a présenté :

Lors d'un refoulement précédant un départ, l'équipage de conduite a reçu un message indiquant qu'il n'était pas autorisé à partir. Une enquête par le personnel de maintenance a révélé que la pièce de fixation de la partie supérieure de la gouverne de direction à la cellule était complètement détachée, laissant ainsi la servocommande de la gouverne sans aucune fixation à la cellule. La partie brisée était restée attachée au bras oscillant de la servocommande de la gouverne.

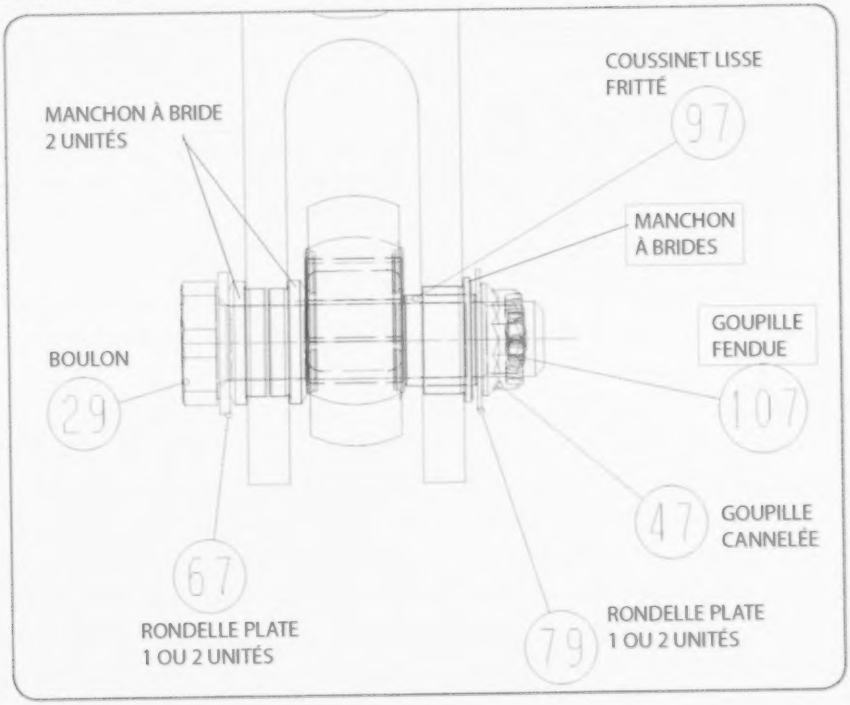
Il a été établi que la rupture était due à l'absence d'un coussinet lisse fritté réf. 170-62218-002, Catalogue illustre des pièces (CIP) 27-21-05, figure 01, article 170. Le coussinet lisse fritté se trouve normalement sur la face interne du manchon à bride de la patte de fixation inférieure et sa fonction principale est d'empêcher les pattes de fixation d'être soumises à des efforts latéraux au moment de l'installation de l'unique gros boulon.

On a retrouvé le coussinet lisse fritté manquant dans une cavité située à proximité de l'endroit prévu. Il était lubrifié, mais ne montrait aucune marque d'usure. L'examen de l'unique gros boulon qui fixe la servocommande de la gouverne à la cellule a révélé que la goupille fendue était en place. Lorsque le boulon a été forcé à travers la patte de fixation inférieure, la goupille fendue a fait des marques à l'intérieur de la bague de roulement inférieure. L'absence du coussinet lisse fritté a créé un jeu latéral ce qui a soumis la fixation de la gouverne de direction à la cellule à un effort excessif et causé sa rupture.

Les dossiers révèlent qu'un OMA étranger avait récemment installé incorrectement la biellette de conjugaison qui relie la servocommande de la gouverne à la ferrure de fixation de la cellule de l'aéronef.

Commentaires de Transports Canada :

TCAC et la FAA procèdent actuellement à une enquête sur cet incident qui aurait pu avoir de graves conséquences. Parmi les éléments à l'origine de cet incident, il se peut que le facteur humain et probablement l'absence de vérifications indépendantes des commandes de vol soient en cause.



EUROCOPTER DEUTSCHLAND – BK 117

RDS N° 20080507004

Rotor de queue – Manchon interne

RDS a présenté :

Le giravion effectuait un vol d'essai afin de diagnostiquer une défaillance touchant l'altimètre radar lorsque soudain, après cinq minutes de vol de croisière, une vibration a été ressentie dans la cellule et au niveau des commandes de vol. Le pilote est immédiatement rentré à sa base, où il s'est posé inopinément sans incident.

L'inspection de l'appareil a révélé que la fourche de montage du jeu de pales du rotor de queue se coinçait lors de la variation cyclique du pas. On a remarqué que les pales ne pouvaient absolument pas battre sur l'axe de battement. En déposant le manchon interne (réf. 1053172904) du rotor de queue, on s'est aperçu qu'une douille externe dépassait du manchon interne sur 1,80 mm.

En examinant de plus près la fourche de montage, les enquêteurs ont constaté des traces d'abrasion sur la partie interne, lesquelles ont certainement été provoquées par la projection de la douille contre la fourche. On pense que les vibrations ressenties au niveau de la cellule et des commandes de vol ont été causées par le déséquilibre du rotor de queue, lequel déséquilibre a vraisemblablement été engendré par le déplacement de la masse de la douille et aggravé par la rigidité de la pale dans l'axe de battement.

Le rotor de queue totalisait seulement 65 heures depuis la mise en service initiale et 253 périodes depuis la mise en service initiale. L'auteur du rapport a ajouté que la pièce avait été réexpédiée à Eurocopter Canada en vue d'être échangée et de subir une inspection sous garantie.

Commentaires de Transports Canada :

Une recherche dans la base de données des RDS a permis de recenser neuf rapports faisant état de douilles de manchon interne usées. Ainsi, lorsque les équipages ressentent des vibrations au niveau des commandes de vol et/ou de la cellule, une inspection immédiate s'impose. 🛠

BELL 206L1

RDS N° 20081001007

Clapet antiretour sur conduite

RDS a présenté :

À la suite du remplacement d'un filtre à carburant, le personnel a dû faire un point fixe de deux minutes avec les pompes d'appoint coupées afin de confirmer l'absence de fuite d'air dans le circuit carburant. Pendant ce point fixe, une extinction moteur s'est produite au bout d'environ 90 secondes, signe que le circuit présentait une fuite d'air.

Le circuit carburant a été inspecté et il a été constaté que le clapet antiretour carburant en ligne (réf. ZT2CV06A08B) était coincé en position ouverte. Lorsque ce clapet est coincé dans cette position, l'air peut être aspiré des réservoirs carburant avant, lorsque ceux-ci sont vides. Les clapets antiretour ont été nettoyés puis un point fixe a été effectué et le circuit carburant a été déclaré en bon état de service.

D'après l'auteur du rapport, cette anomalie s'explique sans doute par le fait que l'appareil a été ravitaillé pendant une période prolongée à partir de fûts, et une infime quantité de saletés a dû contaminer le circuit carburant.

Commentaires de Transports Canada :

TC recommande aux exploitants qui ravitaillent en carburant à partir de fûts de prendre soin d'éviter toute contamination du circuit carburant avec de l'eau ou des solides, ce qui pourrait causer des problèmes. 🛠

AEROSPATIALE – AS355F3 RDS N° 20080723004

Réglage du collectif

RDS a présenté :

Pendant que l'aéronef grimpait à environ 6 000 pi ASL (OAT 1 °C), le levier du collectif a atteint sa plaque de butée supérieure à l'occasion d'une augmentation de régime. L'indicateur de couple affichait environ 65 %. Les valeurs T4 et NG étaient en deçà des limites de puissance maximale continue.

Deux semaines avant l'incident, Eurocopter avait émis le bulletin de service 67.00.12 révision 2 visant cet appareil. Cette modification concernait l'installation et le positionnement d'une plaque de butée neuve sur la partie supérieure du boîtier du collectif. La mise en place de cette plaque (réf. 350A27-1343-20), effectuée conformément aux instructions données par le BS 67.00.12 révision 2, paragraphe 2.B.2, a limité la course du collectif vers le haut ainsi que la course ascendante des bielles de commande asservies, désormais limitée à environ 6 mm, collectif levé au maximum.

Le paragraphe 2.B.3 du BS 67.00.12 exige que le réglage de la commande de pas collectif soit vérifié. Une vérification indépendante a bien été effectuée à la suite de cette installation, mais le réglage de la commande de collectif n'a pas été exécuté selon les règles.

L'aéronef a été remis en service.

Commentaires de Transports Canada :

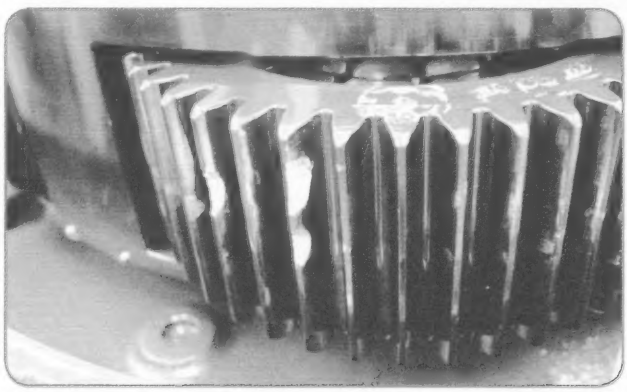
Cet événement montre combien il est important d'exécuter une vérification indépendante complète après le remplacement de tout article critique pour le vol.

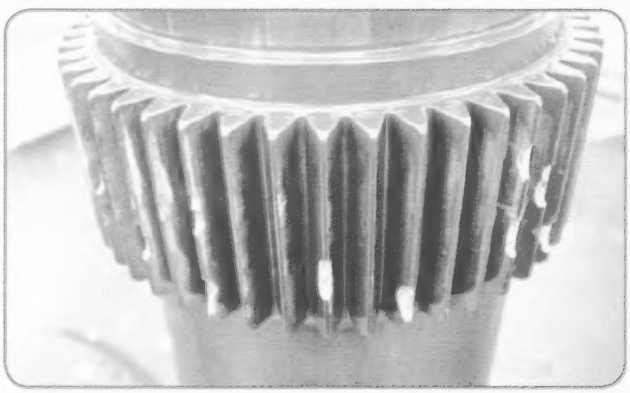
BELL 430 RDS N° 20080908006

Voyant du détecteur de limaille transmission principale

RDS a présenté :

Alors que l'aéronef revenait d'une plate-forme pétrolière, en vol de croisière, le pilote a entendu une forte détonation. L'appareil a fait un mouvement de lacet à gauche et à droite, puis un grondement sourd a suivi. Les voyants du poste de pilotage ont signalé la présence de limaille au niveau de la transmission et du carter d'huile. Le pilote a descendu le giravion à environ 400 pieds et s'est préparé pour un amerrissage forcé. Au bout de 1 à 2 minutes, le grondement a cessé, et le niveau de bruit généré par l'appareil semblait de nouveau normal. Le pilote a atterri sans incident et a coupé les moteurs.





Une inspection a permis de découvrir la présence de nombreux copeaux et éclats métalliques sur le détecteur de limaille de la pompe du puisard d'huile, sur le détecteur de la roue collectrice et sur le bouchon de vidange magnétique. On a également décelé des particules de métal sur le détecteur de limaille de l'arbre creux d'entrée gauche et dans le filtre à huile.

En conséquence, la boîte d'engrenages de la transmission principale (P/N 430040003) a été remplacée.

Commentaires de Transports Canada :

La présence de particules de métal dans le circuit de lubrification d'un moteur ou d'une boîte d'engrenages est le premier indice d'une panne imminente. Les détecteurs de limaille sont des appareils essentiels.

Fissures sur les supports de montage du rotor de queue

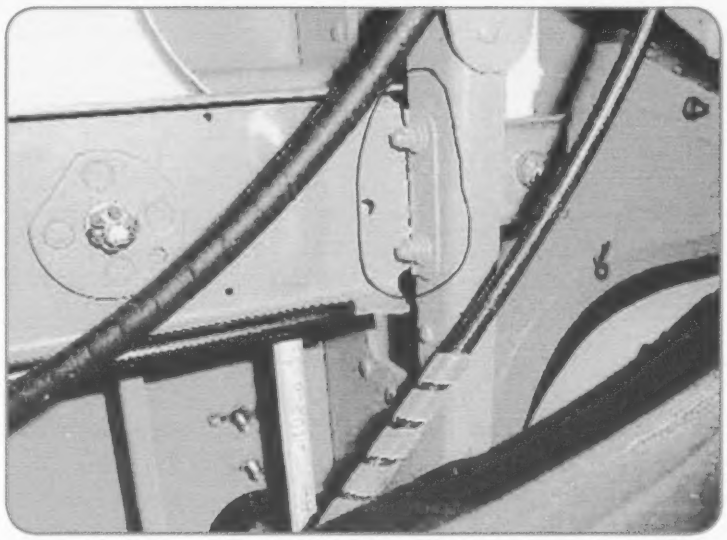
RDS a présenté :

L'exploitant a signalé sept cas de fissures localisées sur le support de montage du guignol du rotor de queue droit. Les modèles d'aéronefs concernés sont les hélicoptères 350B2 et 350B3 de la société Aérospatiale.

La trousse de configuration pilote côté gauche d'Eurocopter Canada CTS SH96-32 (FAA STC SR00429NY) a été installée sur tous ces aéronefs.

Commentaires de Transports Canada :

TC recommande aux exploitants qui ont installé le CTS SH96-32 de se conformer aux exigences d'inspection énoncées dans le bulletin de service ECL-122 émis par Eurocopter Canada Limited. 🛠



PRATT & WHITNEY – CAN, PT6T-3B RDS N° 20080923006

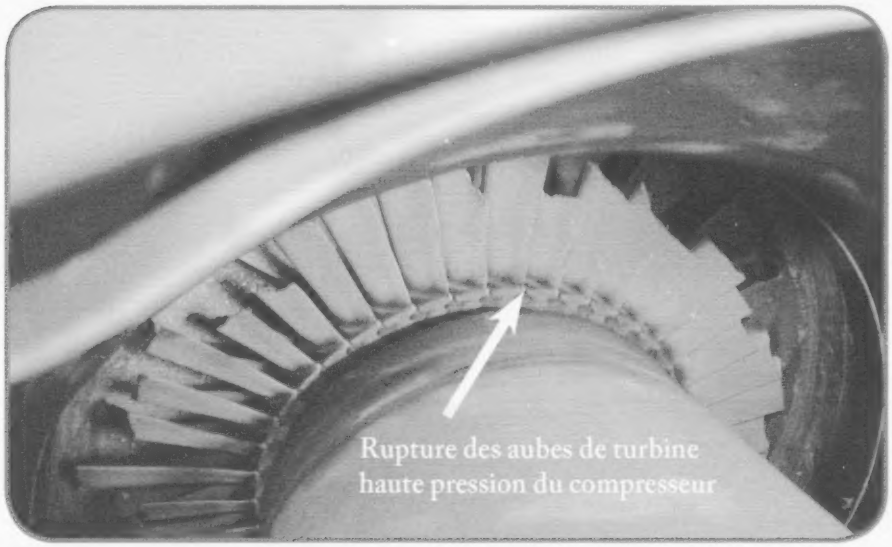
Rupture des aubes de turbine haute pression du compresseur

RDS a présenté :

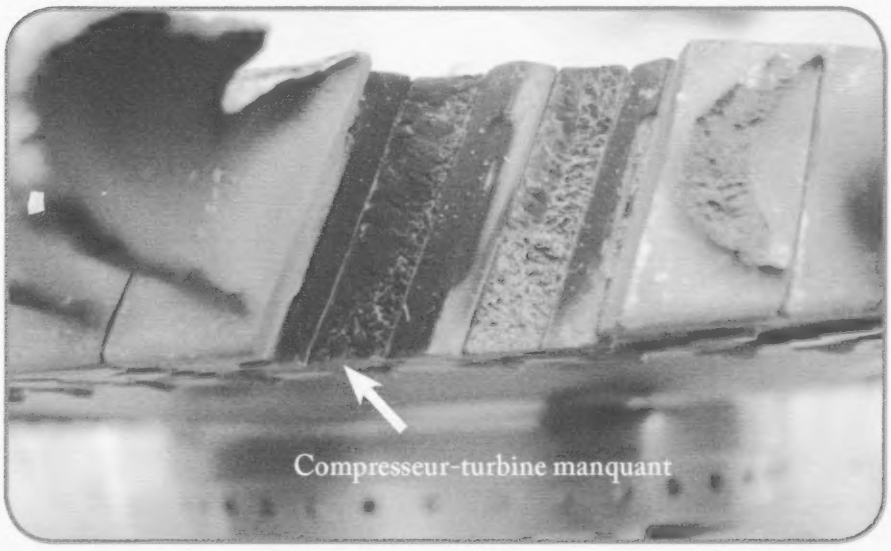
« Alors que l'appareil se trouvait en vol stationnaire pendant le décollage, la section motrice n° 1 a perdu de la puissance (le pilote a précisé avoir entendu une forte détonation) et l'aéronef atterri sans autre incident. L'inspection préliminaire a permis de constater une rupture du disque de la TT (turbine de travail). Le démontage et l'enquête qui ont suivi ont montré que la principale cause de la défaillance fut en réalité les aubes de la TC (turbine du compresseur) qui ont cédé en premier, les aubes de la TT ayant subi des dommages consécutifs. »

Commentaires de Transports Canada :

Transports Canada recommande de consulter les avis de difficultés en service AV-2007-06 « Défaillance d'aubes mobiles du système compresseur-turbine », AV 2006-06 « Inspections endoscopiques » et AV 2006-03 « Surveillance des tendances d'état du moteur » 🛠



Rupture des aubes de turbine haute pression du compresseur



Compresseur-turbine manquant

L'engrenage d'entraînement à l'arbre de la turbine haute pression

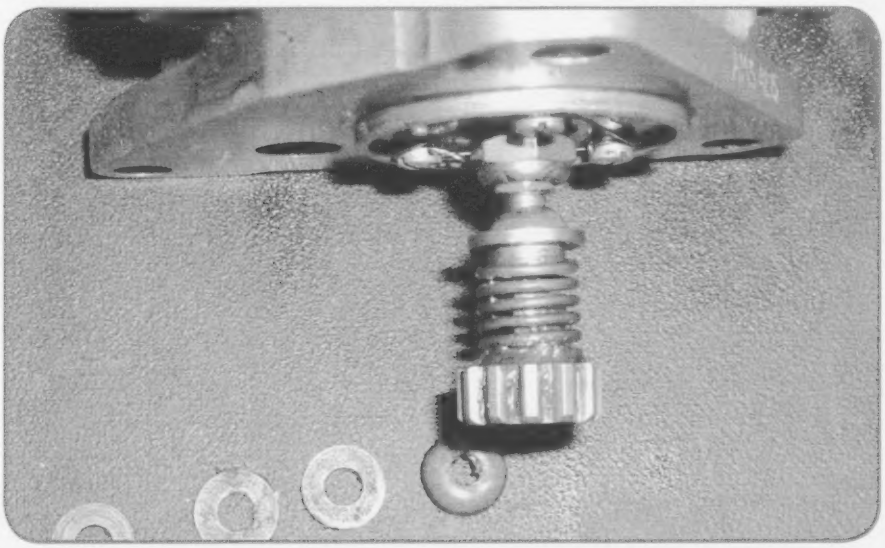
RDS a présenté :

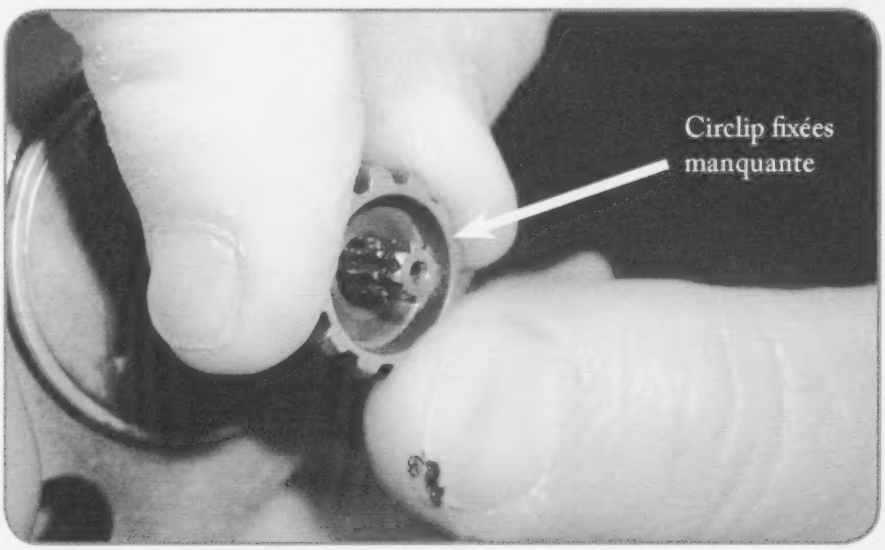
Au moment de la dépose du régulateur de la turbine de travail et en retirant la boîte d'engrenages du moteur pour une révision planifiée, on a constaté que le circlip qui fixe l'engrenage d'entraînement à l'arbre de la turbine haute pression ne se trouvait pas dans la gorge et que les rondelles fixées par ce circlip se trouvaient sur une cannelure mâle de l'engrenage d'entraînement. L'extrémité de la ligne d'arbre semblait usée, de sorte que le circlip est sorti de la gorge et est tombé de l'arbre, mais le dommage à l'arbre aurait pu être causé par les rondelles délogées qui se sont retrouvées sur la cannelure. Le seul élément qui retenait l'engrenage d'entraînement était le ressort fixé sur sa face arrière. Le technicien chargé de l'entretien a inspecté l'engrenage d'entraînement, mais n'a pu y trouver le circlip.

On n'a relevé aucun antécédent de fonctionnement anormal du régulateur, ni de bruits inhabituels. Les bouchons détecteurs de limaille et les engrenages de l'arbre d'entraînement ont été inspectés sans qu'aucun dommage ne soit décelé. On a remonté l'unité révisée et procédé à un point fixe qui s'est avéré satisfaisant.

Commentaires de Transports Canada :

Il est important de toujours inspecter soigneusement cette zone avant de procéder à l'installation d'un régulateur de la turbine de travail. 🛠





PRENEZ GARDE

MARVEL SCHEBLER UPDRAFT CARBURETOR A4510387 RDS N° 20071205003

Blocage de l'aiguille de dosage du débit d'air

Avant l'atterrissage, le pilote a constaté le fonctionnement légèrement irrégulier et intermittent du moteur. Aucun phénomène inhabituel n'a été remarqué durant l'atterrissage, le roulage et l'arrêt des moteurs. L'inspection visuelle du moteur effectuée par la suite n'a révélé aucun défaut apparent.

Comme la saison des vols de l'été et de l'automne tirait à sa fin, le carburateur vertical a été déposé et envoyé à un OMA, afin que ce dernier installe un dispositif d'enrichissement (réf. A666-660) et que l'on puisse transformer le carburateur réf. 10-3878 à celui de réf. 103878M, et améliorer ainsi les performances moteur tout en optimisant les opérations par temps froid. Lorsque le carburateur a été démonté, l'aiguille de dosage d'air réf. 62-226 est tout simplement tombée. Il semble qu'elle se soit dégagée sous l'effet des vibrations, ce qui l'a fait tomber. L'aiguille d'arrivée d'air rappelée par ressort a ainsi été éjectée et est tombée à l'intérieur du carburateur, ce qui a coincé le papillon et endommagé les pièces tordues.

En vol, le pilote n'a remarqué aucun problème de papillon et aucun problème de fonctionnement du système d'enrichissement du carburateur mécanique; ce qui laisse entendre, sans réserve, que la séquence de défaillance progressive a débuté peu de temps après l'atterrissage. De plus, on sait pertinemment qu'une aiguille de dosage d'air qui sort de son logement risque d'entraîner de graves anomalies, en bloquant, par exemple, la manette au ralenti et en appauvrissant davantage le mélange. Même si le papillon ne se bloque pas, la perte de l'aiguille de dosage d'air peut causer une perte de l'enrichissement pour le moteur en même temps que le mélange s'appauvrit, ce qui très rapidement peut se traduire par un préallumage du moteur et par une détonation.

Il y a quelques temps, la FAA avait élaboré le document AD89-04-02 (applicable aux modèles MA-4-5, MA-5 et MA-6AA de Facet Aerospace Products (Marvel Schebler)), lequel recommandait aux propriétaires, exploitants et personnel de maintenance de remplacer l'aiguille de dosage d'air réf. 62-226 par l'aiguille portant la réf. 62-F1, et ce, afin de prévenir tout risque de grippage du mécanisme du papillon du carburateur.

Le numéro de série du carburateur de l'exploitant ne figure pas dans le document AD89-04-02 de la FAA; par conséquent, il n'est pas visé par les mesures énoncées par la FAA.

Transports Canada (TC) a signalé cette défaillance à la FAA (autorité civile américaine chargée de la navigabilité) en lui demandant d'étudier la possibilité de réviser la liste de numéros de série qui figurent dans le document AD89-04-02. Les numéros de série en question sont inscrits sur la plaquette d'identification du carburateur, qui est apposée sur le corps du papillon. La FAA a répondu qu'elle n'envisageait pas de réviser le document AD, car aucun autre cas similaire n'a été rapporté concernant cette plage particulière de numéros de série.

TC souligne l'importance de soumettre des RDS, car ces derniers permettent d'appuyer une évaluation des risques pouvant donner lieu à une mesure de navigabilité obligatoire. Plusieurs rapports concernant un problème particulier augmentent considérablement les probabilités d'instauration de consignes de navigabilité (CN) obligatoires.

CN relatives aux équipements

Transports Canada s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme Transports Canada ne connait généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

Transports Canada a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de Transports Canada, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn

Fabricant	N° de CN	Origine	Description
STC SA03-70	2008-26R1	CN	ATA-52 – Portes – Modification de STC SA03-70
AVIOINTERIORS	2008-0135	EU	ATA 25 – Équipement et aménagement – Dossiers des sièges passagers - remplacement
CTT SYSTEMS AB	2006-0140R2	EU	Conditionnement d'air – Désactivation du système d'assèchement zonal
FUNKWERK AVIONICS GM	2008-0158	EU	AA 34 Navigation – Transpondeurs en mode S -Limite
SPEKON	2008-0174	EU	Parachute de sauvetage – remplacement du parachute de freinage
HARCO LABS	2008-19-01	É.-U.	Différence de vitesse en raison d'un blocage à l'intérieur du système PITOT/D'ANGLE D'ATTAQUE dû à de la condensation givrante

Avis de pièces non approuvées (SUPs)

Les rédacteurs des rapports de difficultés en service (RDS) suivants, reçus au cours du trimestre précédent, signalaient qu'une pièce non approuvée (SUP) était soupçonnée. La liste n'est fournie ici qu'à titre de renseignements et ne doit aucunement être utilisée pour identifier des pièces non approuvées.

Au Canada, les SUP doivent être signalées conformément au Règlement de l'aviation canadien (RAC) 591.01 au moyen d'un formulaire RDS ordinaire ou sur le site Web à :
www.tc.gc.ca/aviation/applications/cawis-swimn/logon-wsdrs-cs16101.asp?lang=F&rand=

Marque/ Modèle	JASC	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
CESSNA						
55130553	0000	Boulon	AN35A	Pièce incorrecte	20080922004	NCR
	3221	Tourillon		Pièce incorrecte	20080714001	NCR
EDO						
557170	3246	Carlingue avant	55K202	Hors service	20080909002	PAC
PRATT & WHITNEY - CAN						
	7313	Gaine d'injecteur de carburant	311991901	Mauvais n° de pièce	20080805002	NCR
ROCKY MOUNTAIN						
921019	5321	Panneau de plancher			20080904005	PNR
BF GOODRICH						
31543	3246	Bague en caoutchouc	9595601143	Pièce mal étiquetée	20080905001	NCR
GENERAL ELECTRIC						
SIC505911	2841	MODULE CPU	SIC6734	Mauvaise configuration	20080829003	ONT
GRIMES MFG CO						
209075325	2497	Voyant avec légende		Bon état de service	20080922007	NCR
209075325	2497	Legend Annunciator		Bon état de service	20080922010	PAC
LEIGH						
SHARC7	2560	Batterie ARTEX pour ELT	00004006AREV	Nouvelle	20080716005	ONT
RFD BEAUFORT						
	2560	Radeau de sauvetage	MRI324010ALR	Pièces non approuvées suspectes	20080704001	NCR

Bulletins spéciaux d'information de la navigabilité aérienne de la FAA (SAIBs)

Un Special Airworthiness Information Bulletin (SAIB) est un outil d'information qui vise à alerter le milieu de l'aviation générale, à lui transmettre des alertes et à formuler des recommandations. Cette information et ces conseils sont de nature non réglementaire et ne satisfont pas aux critères établis pour une consigne de navigabilité (CN).
www.faa.gov/aircraft/safety/alerts/SAIB/

N° de SAIB	Marque/Entreprise	Objet	Date de publication
CE-09-01	Cessna Aircraft Company Cirrus Design Corporation Symphony Aircraft Industries Inc	Équipement – urgence	2008-10-21
NM-07-39R1	Gulfstream Aerospace Corporation	Groupe motopropulseur : boulons de fixation de ferrure de palier avant	2008-10-10
CE-08-50	Piper Aircraft, Inc.	Inspection du système de secours de sortie manuelle du train d'atterrissage	2008-09-17
NE-08-49R1	General Electric Aircraft Engines	Section de combustion de moteur à turbine	2008-09-17
NE-06-32R1	Lycoming Engines	Moteur à piston – vilebrequin	2008-09-10
CE-08-46	Cirrus Design Corporation	Échappement moteur et climatisation	2008-09-09
CE-08-47	Helio Aircraft LLC	Voilure – ferrures de fixation	2008-09-09
CE-08-48	Alpha Aviation Design Limited	AIR – canalisations d'entrée d'air réacteur	2008-09-09
NE-08-49	General Electric Aircraft Engines	Section de combustion de moteur à turbine	2008-09-09
CE-08-45	Diamond Aircraft Industries GmbH	Électricité – manuel de vol – procédures en cas de foudroiement – modification	2008-09-03
NE-08-44	General Electric Aircraft Engines	Inverseur de poussée réacteur – axe à épaulement de manchon coulissant	2008-09-03
NM-08-43	Airbus BAE Systems (Operations) Limited Boeing Company, The McDonnell Douglas Corporation	Équipement et mobilier de cabine – sièges	2008-09-03
SW-08-42	Bell Helicopter Textron Bell Helicopter Textron (Canada) Eurocopter Deutschland GmbH	Dispositif de flottabilité de secours avec radeaux de sauvetage (ensembles)	2008-08-27
CE-08-41	Diamond Aircraft Industries GmbH	Commandes de vol – guignol de commande de volet et d'aileron	2008-08-13
NE-08-40	Powerplant	Groupe motopropulseur – pièces d'origine fournies par le titulaire du certificat de type et de production ainsi que pièces de rechange et de modification	2008-08-08
NM-08-39	Honeywell International Inc.	Navigation : tendance à la descente prématurée des FMS Honeywell Epic et FMZ en cas de couplage VGP/VNAV	2008-08-05
SW-08-38	Eurocopter Deutschland GmbH	Installation de l'afficheur de répétiteur de cap de l'indicateur électronique de situation horizontale Sandel SN3308	2008-07-30
SW-08-37	Sikorsky Aircraft Corporation	Cache de la commande de pas cyclique inopérant	2008-07-22
CE-08-35	Honeywell International Inc.	Navigation – radio numérique multimode (MMDR) KTR 2280	2008-07-16
NE-08-36	Bombardier-Rotax GmbH	Moteurs à piston Rotax-BRP 912 A, 912 F, 912 S et 914 F	2008-07-16
CE-08-34	Swift Museum Foundation, Inc.	Bielle de poussée de la pédale de frein	2008-07-15
CE-08-33	Slick Aircraft Products	Magnéto/distributeur – allumage	2008-07-10
NE-08-26R1	Lycoming Engines	Magnétos doubles	2008-07-08
NE-08-32	Lycoming Engines	Vis de calage du régulateur d'hélice	2008-07-03
NM-08-31	Airbus	Équipement et mobilier : planchers non textiles	2008-07-02
SW-08-30R2	Eurocopter France	Déploiement intempestif de la balise d'indicateur de position d'écrasement (IPE)	2008-07-01
SW-08-30R1	Eurocopter France	Déploiement intempestif de la balise d'indicateur de position d'écrasement (IPE)	2008-06-30
NE-08-29R1	Parachutes	Équipement et mobilier – harnais de parachute de secours	2008-06-26
NE-08-29	Parachutes	Équipement et mobilier – harnais de parachute de secours	2008-06-16
NM-08-28	McDonnell Douglas Corporation	Train d'atterrissage : vérification de l'étrier de la roulette de queue du DC-3	2008-06-12
NM-08-27	Transport Category Airplanes	Train d'atterrissage : oxydation catalytique des freins en carbone/carbone des aéronefs occasionnée par les liquides de déglaçage des pistes	2008-06-06
NE-08-26	Lycoming Engines	Magnétos doubles	2008-06-02
CE-08-25	Dornier Luftfahrt GmbH	Hélices/propulsion – commandes	2008-05-23
CE-08-23	Schleicher, Alexander, GmgH & Co.	Commandes de vol	2008-05-22
NE-08-17R1	CFM International, S.A.	Réparation non autorisée – Propulsion Technology LLC	2008-05-22

N° de SAIB	Marque/Entreprise	Objet	Date de publication
NM-08-24	Boeing Company, The	Eau/déchets : gel des canalisations d'eau potable	2008-05-22
NE-08-17	CFM International, S.A.	Réparation non autorisée – Propulsion Technologies International	2008-05-14
NE-08-18	Hélices	Effet des amortisseurs du moteur sur la durée de vie des hélices	2008-05-14
NE-08-19	Hélices	Installation des hélices sur les aéronefs expérimentaux	2008-05-14
NE-08-20	Hélices	Entretien des hélices	2008-05-14
NE-08-21	Hélices	Restrictions au régime (tr/min) des hélices et affichettes	2008-05-14
NE-08-22	Hélices	Inspection des hélices (inspection visuelle générale)	2008-05-14
SW-08-16	Robinson Helicopter Company	Usure par frottement du câblage du système de conditionnement d'air	2008-04-02

Avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA

Les avis de pièces non approuvées (UPN) par la FAA sont publiés par : FAA, AIR-140, P.O. Box 26460, Oklahoma City, OK 73125. Ils sont affichés sur Internet à l'adresse suivante : www.1.faa.gov/avr/sups/

N° 2008-200500151, en date du 21 avril 2008

PRODUITS VISÉS :

Hélicoptères de Bell Helicopter Textron, Inc. incluant notamment les modèles 204, 205, 206, 209, 212, 222 et 412, et peut-être d'autres. Remarque : il se peut que d'autres modèles d'aéronefs de ce constructeur soient visés, mais on ne dispose d'aucun renseignement spécifique concernant ces produits pour l'instant.

OBJET :

Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, organismes de maintenance et distributeurs de pièces des modèles d'aéronefs mentionnés, et peut-être d'autres modèles, que des pièces non approuvées ont été vendues et ont peut-être été montées sur ces aéronefs.

CONTEXTE :

Pendant une enquête sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées, menée auprès de Beloate's Aircraft Trim, Inc, 4408 Haltom Road, Haltom City, Texas, 76117, des inspecteurs de la FAA ont découvert que des produits en textile cousu et tissé, comme des housses de sièges, des tapis, des housses de flotteurs, des courroies et autres pièces connexes, étaient fabriqués et vendus directement à des propriétaires et à des exploitants d'aéronefs ainsi qu'à des organismes de maintenance et à des distributeurs de pièces, alors que Beloate's n'était titulaire d'aucune approbation de production de la FAA.

Ci-dessous se trouve une liste des références connues des produits que Beloate's a fabriqués et vendus sans aucune approbation de production de la FAA.

Référence OEM	Nomenclature de la pièce	Référence de Beloate's
212-050-208-004	Housse de flotteur - grise	BAC1250208
204-001-328-047	Housse gaine cyclique	BAC401328-47
204-070-470-001	Housse, tube de Pitot	BAC470470-1
204-070-470-001	Housse, tube de Pitot	BAC570614-42
205-060-923-001	Gaine cloison pare-feu	BAC560923-1
205-070-608-067	Gaine cloison pare-feu	BAC570608-67
205-070-613-059	Housse	BAC1470426-101
205-070-772-001	Courroie	BAC570772-1
205-070-792-039	Housse de siège	BAC570792-39
205-070-792-045	Housse de siège	BAC570792-45
205-072-703-007	Siège - gris	BAC572703-7
205-072-704-007	Siège d'équipage	BAC572704-7
205-072-707-001	Garniture amovible	BAC572704-1
205-072-707-001	Garniture amovible	BAC572707-1
205-072-707-003	Garniture	BAC572707-3
205-072-713-001	Housse de siège	BAC572713-1
205-072-713-008	Siège	BAC572713-8
206-050-101	Housse de flotteur	BAC650247-101
206-050-188-003	Housse	BAC650188-3
206-050-188-004	Housse de flotteur - grise	BAC650188-4
206-050-188-005	Housse de flotteur - grise	BAC650188-5
206-050-188-005	Housse de flotteur - grise	BAC672216-105
206-050-188-006	Housse de flotteur - grise	BAC650188-5
206-050-188-053s	Housse de flotteur	BAC650188-53s
206-050-188-054s	Housse de flotteur - grise	BAC650188-054
206-050-188-055	Housse	BAC650188-54
206-050-188-056	Housse	BAC650188-55
206-050-247-101	Housse de flotteur	BAC650247-101

Référence OEM	Nomenclature de la pièce	Référence de Beloate's
206-050-247-103	Housse	BAC650247-103
206-050-247-109	Rabat	BAC650247-109
206-050-247-111	Rabat	BAC650247-111
206-050-247-135	Housse de flotteur	BAC650247-135
206-050-247-137	Housse de flotteur	BAC650247-137
206-050-247-138	Housse de flotteur	BAC650247-138
206-053-133-054	Housse de flotteur	BAC653133-54
206-070-740-169	Housse de siège	BAC672352-1
206-070-797-037	Housse de siège	BAC670740-169
206-072-250-111	Housse compensateur	BAC670797-37
209-062-519-001	Gaine, soufflante refroidisseur huile	BAC1270562-3B
209-070-731-003	Courroie	BAC962519-1
212-050-208-002	Housse de flotteur	BAC1250208-1
212-050-208-003	Housse de flotteur	BAC1250208-2
212-050-208-004	Housse de flotteur - grise	BAC1250208-3
212-050-208-052	Housse de flotteur	BAC1250208-4
212-070-562-001	Couverture - toit	BAC1250208-52
212-070-562-001B	Couverture	BAC1270562-1
212-070-562-003	Couverture	BAC1270562-1B
212-070-562-005	Couverture	BAC1270562-3
212-070-603-001	Couverture	BAC1270562-5
212-070-603-001B	Couverture	BAC1270603-1
212-070-604-001	Couverture	BAC1270603-1B
212-070-604-001B	Couverture	BAC1270604-1
212-070-604-002	Couverture	BAC1270604-1B
212-070-604-002B	Couverture	BAC1270604-2
212-070-605-003	Couverture	BAC1270604-2B
212-070-605-003	Couverture	BAC1270605-3
212-070-605-003B	Couverture	BAC270605-3
212-070-605-004	Couverture	BAC1270605-3B
212-070-605-004	Couverture	BAC1270605-4
212-070-605-004B	Couverture	BAC2700605-4
212-073-525-001	Banderole	BAC1270605-4B
214-070-426-101	Housse queue droite	BAC1273525-1
412-050-017-133	Housse de flotteur	BAC1350017-103
412-050-017-135	Housse de flotteur	BAC1350017-133
412-050-017-135	Housse de flotteur	BAC1350017
412-050-017-135	Housse de flotteur	BAC1350017-133
412-186	Application d'arrimage	BAC1350017-135
412-186-1	Application d'arrimage	BAC412-186-1

Remarque : Cette liste a été dressée par la FAA et il se peut qu'elle ne soit pas exhaustive. Si vous disposez de renseignements identifiant des pièces additionnelles qui ne figurent pas sur la liste ci-dessus, veuillez communiquer avec la FAA aux numéros figurant à la rubrique « RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS ».

RECOMMANDATIONS

Le titre 14 CFR § 21.303 (a) stipule en partie que nul ne peut produire une pièce de modification ou de rechange pour la vente aux fins d'installation sur un produit ayant un certificat de type, à moins qu'elle soit produite en vertu d'une approbation de fabrication de pièces (AFP). De plus, le titre 14 CFR § 21.303 (k) stipule que le titulaire d'une AFP doit déterminer que chaque pièce terminée est conforme aux données de conception et sûre en vue de son montage sur des produits ayant une certification de type. Nous recommandons que les propriétaires et les exploitants d'aéronefs ainsi que les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces inspectent leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et leur inventaire de pièces à la recherche de toute pièce produite par Beloate's et acquise directement, ou par l'intermédiaire d'autres sources différentes de l'OEM, qui est montée ou doit être montée sur un aéronef ayant un certificat de type. Si une pièce soupçonnée produite par Beloate's a été montée sur un aéronef, vous devez prendre les mesures qui s'imposent. Si on trouve l'une de ces pièces soupçonnées dans un inventaire existant, il est recommandé de la mettre de côté afin d'en empêcher tout montage par inadvertance jusqu'à ce qu'on puisse déterminer si elle peut être montée.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels concernant cette enquête ainsi que des indications relativement aux pièces mentionnées ci-dessus auprès du bureau d'inspection de la fabrication du district (MIDO) de la FAA mentionné ci-dessous. En plus de la conformité aux recommandations ci-dessus, nous apprécierions tout renseignement que vous seriez en mesure de fournir concernant la découverte de ces pièces ou de pièces semblables, les moyens utilisés pour identifier la source et toute mesure prise.

Le présent avis provient du MIDO de Fort Worth sis au 2601 Meacham Blvd., Fort Worth, Texas 76137, téléphone 817-222-5819, télécopieur 817-222-5995.

N° S008-200500171, en date du 8 mai 2008

PIÈCES VISÉES :
Moteurs c.c. de General Design, Inc. et actionneurs de train principal de Beechcraft.

OBJET :
Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs et organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs de la maintenance inappropriée exécutée sur les moteurs c.c. portant les références 6305 et 9910155-1 de General Design, Inc. et sur les actionneurs de train principal portant les références 99-810057-603, 99-810057-604, 99-810057-651 et 99-810057-652 de Beechcraft.

CONTEXTE :
Les renseignements recueillis pendant une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées ont révélé que la firme The Aviation Group, Inc. (TAG), sise au 211 Prospect Park, Peachtree City, Georgia 30269 a mal entretenu ou révisé et approuvé pour remise en service des moteurs c.c. construits par General Design, Inc. ainsi que des actionneurs de train principal construits par Beechcraft, contrairement à la réglementation. TAG est titulaire du certificat d'agence aérienne n° VGOR728L assorti des qualifications sur accessoires des classes 1, 2 et 3.

La preuve indique qu'entre 2002 et 2005, TAG a approuvé la remise en service de moteurs c.c. qui n'avaient pas été entretenus ou révisés conformément aux manuels de maintenance du constructeur en vigueur ou aux autres données ou méthodes acceptables aux yeux de la FAA. Plus particulièrement, TAG a fabriqué le ressort portant la référence 4567-1 et le balai portant la référence 6298-12 pour lesquels elle n'était pas titulaire d'une approbation de fabrication de pièces (AFP) ou d'une autorisation de fabricant d'origine (OEM). Ces pièces ont été révisées pour la révision des moteurs c.c. portant les références 6305 et 9910155-1 de General Design, Inc.

La preuve indique qu'entre 2002 et 2005, TAG a approuvé des actionneurs de train principal non entretenus ou révisés conformément aux manuels de maintenance du constructeur en vigueur ou aux autres données ou méthodes acceptables aux yeux de la FAA. Plus particulièrement, TAG a acheté les roulements portant les références 115-380102 et 115-38103 qui se sont révélés non conformes au Technical Standard Order TSO-C149 et les a utilisés pour la révision des actionneurs de train principal portant les références 99-810057-603, 99-810057-604, 99-810057-651 et 99-810057-652 de Beechcraft.

RECOMMANDATIONS :
Le titre 14 CFR § 21.303 (a) stipule en partie que nul ne peut produire une pièce de modification ou de rechange pour la vente aux fins d'installation sur un produit ayant un certificat de type, à moins qu'elle soit produite en vertu d'une approbation de fabrication de pièces (AFP). De plus, le titre 14 CFR § 21.303 (k) stipule que le titulaire d'une AFP doit déterminer que chaque pièce terminée est conforme aux données de conception et sûre en vue de son montage sur des produits ayant une certification de type. Nous recommandons que les propriétaires et les exploitants d'aéronefs ainsi que les organismes de maintenance et les distributeurs de pièces inspectent leurs aéronefs, leurs dossiers d'aéronefs et leur inventaire de pièces à la recherche de toute pièce produite par Beloate's et acquise directement, ou par l'intermédiaire d'autres sources différentes de l'OEM, qui est montée ou doit être montée sur un aéronef ayant un certificat de type. Si une pièce soupçonnée produite par Beloate's a été montée sur un aéronef, vous devez prendre les mesures qui s'imposent. Si on trouve l'une de ces pièces soupçonnées dans un inventaire existant, il est recommandé de la mettre de côté afin d'en empêcher tout montage par inadvertance jusqu'à ce qu'on puisse déterminer si elle peut être montée.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS :
Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels concernant cette enquête ainsi que des indications relativement aux pièces mentionnées ci-dessus auprès du Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA mentionné ci-dessous. Par ailleurs, la FAA apprécierait tout renseignement que vous seriez en mesure de lui fournir concernant la découverte des pièces mentionnées, les moyens utilisés pour identifier la source de celles-ci et les mesures prises pour retirer ces pièces de l'aéronef et/ou de l'inventaire.

Le présent avis provient du FSDO-11 d'Atlanta de la FAA sis au 1701 Columbia Ave., Suite 2-110, College Park, Georgia 30337-2748, téléphone 404-305-7200, télécopieur 404-305-7215.

Ci-dessous se trouve une liste partielle des pièces fabriquées par General Design, Inc. et Beechcraft dont TAG a approuvé la remise en service.

Nom de la pièce	Référence	OEM
Moteur c.c.	6305 9910155-1	General Design, Inc.
Vérins du train principal	99-810057-603 99-810057-604 99-810057-651 99-810057-652	Beechcraft

N° 2008-S20071123008, en date du 9 juin 2008

PRODUITS VISÉS :
Moteurs d'aéronef : AE2100 et AE3007

OBJET :
Le présent avis a pour objet d'informer l'ensemble des propriétaires, exploitants, constructeurs et organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronef, concernant l'achat de roues de turbine qui n'ont pas terminé le processus de fabrication prévu.

CONTEXTE :
Les renseignements recueillis pendant une enquête de la Federal Aviation Administration (FAA) sur des pièces soupçonnées d'être non approuvées ont révélé que la firme Dakota Air Parts International, Inc., sise au 1801 23rd Avenue North, Suite 119, Fargo, ND, 58102, avait mis en vente les roues à aubage portant la référence 23079946 et les numéros de série MW51835, MW51837, MW51839 et MW51840, que le constructeur avait jugées non approuvées et non en état de navigabilité parce que le processus de fabrication requis n'avait pas été terminé.

L'enquête a permis d'établir que le constructeur, Rolls Royce Corporation, Indianapolis, IN, avait démontré au moyen de ses dossiers de construction que ces quatre (4) roues n'avaient jamais terminé leur cycle de production et qu'un transporteur les avait perdues. D'après leur numéro de série, on a signalé que ces roues comportaient des défauts de fabrication, comme des éraflures, des creux, des ébarbures, des dommages dus à la manutention, des marques faites par des outils, etc. et le constructeur avait établi qu'elles n'étaient pas en état de navigabilité.

Au cours de l'enquête, il a de plus été établi que Dakota Air Parts International, Inc. avait mis en vente, sur son site Web, 4 roues à aubage portant la référence 23079946, en mentionnant l'état « neuf, surplus (NS) ». Ces pièces avaient été acquises lors d'une vente aux enchères de marchandise perdue.

RECOMMANDATIONS :
La réglementation exige que les produits ayant un certificat de type soient conformes à leur définition de type. Les propriétaires, les exploitants, les constructeurs et les organisations de maintenance d'aéronefs, ainsi que les fournisseurs et les distributeurs de pièces d'aéronefs, devraient inspecter leurs dossiers, afin d'établir s'ils ont reçu ces pièces de Dakota Air Parts International, Inc. ou de toute autre source autre que le constructeur, Rolls Royce Corporation, Indianapolis, Indiana. Si, d'après vos dossiers, vous avez reçu des roues portant cette référence et le ou les numéros de série mentionnés ci-dessus, vous devez prendre les mesures qui s'imposent pour les retirer de l'inventaire ou de l'aéronef (le cas échéant) et les renvoyer au fabricant d'origine aux fins d'analyse technique et de retrait. Il est également recommandé de communiquer avec le bureau mentionné à la rubrique « RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS » ci-dessous.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS :
Il est possible d'obtenir des renseignements additionnels concernant cette enquête ainsi que des indications relativement aux roues de turbine mentionnées ci-dessus auprès du bureau d'inspection de la fabrication du district (MIDO) de la FAA mentionné ci-dessous. La FAA apprécierait tout renseignement que vous seriez en mesure de lui fournir concernant la découverte de ces pièces provenant de toute source, les moyens utilisés pour identifier cette source, les mesures prises pour laisser ces pièces en service et les mesures prises pour retirer ces pièces du service.

Le présent avis provient du MIDO de Minneapolis de la FAA sis au 6020, 28th Avenue South, Room 103, Minneapolis, MN, 55450, téléphone 612-713-4370, télécopieur 612-713-4365.

Les avis de pièces non approuvées suivantes, ne sont pas publié dans ce numéro mais sont accessible à l'adresse : *www.faa.gov/aircraft/safety/programs/sups/upn/2008/*

N° : 2008-200700111, 23 May 2008
Produits visés –
Diverses pièces d'aéronefs

N° : 2008-S20080411011, 19 June 2008
Produits visés –
Composants de l'avion et les instruments approuvés pour remise en service par WECO, Inc.

N° : 2008-S20080418002, 19 June 2008
Produits visés -
Tous les moteurs d'avion, les hélices et maintenu par Mr. Brian D. Snyder d.b.a. Smooth Landings, Inc., également connu sous le nom de Always Airborne.

N° : 2008-S20080226009, 31 July 2008
Produits visés -
Pièces d'aéronefs fabriqués et vendus par Mid Continent Aircraft Corp. pour l'installation sur les avions agricoles.

RAPPORTS DE DIFFICULTÉS EN SERVICE

LÉGENDE

JASC : Code de la Joint Aircraft System définissant les systèmes/composants

N° RDS : N° de contrôle RDS de l'Aviation Civile de Transports Canada – veuillez citer ce numéro dans n'importe quelle correspondance ou n'importe quelles requêtes

RÉG. : Région de TCCA d'où provient le RDS :

PAC = Pacifique PNR = Prairies et Nord
ONT = Ontario QUE = Québec
ATL = Atlantique NCR = Ottawa (HQ)
VAR = Variées (régions)

MARQUE/ MODÈLE	JASC	NOM DE LA PIÈCE	RÉFÉRENCE	ÉTAT DE LA PIÈCE	N° RDS	RÉG.
AÉRONEFS						
AEROSPATIALE						
AS 350B2	1231	Adaptateur de fréquence	350A31182703	Usé	20080716004	NCR
AS 350B2	6230	Bague de retenue	350A37122021	Mise au rebut	20080722005	NCR
AS 350B2	6230	Servocommande	SC5083SN2353	En cours d'essai	20080717005	PAC
AS 350B2	6210	Pale de rotor de queue	355A12004008	Criquée	20080728009	PAC
AS 350B3	2822	Interrupteur pompe carburant	045004B145A	Hors service	20080710003	ONT
AS 350BA	7160	Joint	1350P5103	Pièce manquante	20080807006	PAC
AS 355F2	6710	Plaque de butée	350A27134320	Neuve	20080723004	NCR
AS 355NP	6400	Bielle de commande	FTD14531	Référence erronée	20080707001	ONT
ATR 42 300	3246	Boulon	MS2125006038	Cisaillé	20080926006	PNR
ATR 42 320	2150	Système de refroidissement	EVAC2423H	Remplacement	20080702011	NCR
ATR 42 320	2460	Distr. alimentation c.c.	SM400D30	Remplacement	20080801002	NCR
ATR 72 212	5753	Capteur avant	S5751202320	Brisé	20080918002	QUE
AIRBUS						
A310 304	2500	Four	8001060000LH	Souillé de nourriture	20080728004	NCR
A310 304	3232	Raccord	A5341130500200	Brisé	20080808001	NCR
A310 304	3340	Clignotant	RG1007AA03	Brûlé à la prise	20080804001	NCR
A310 308	2822	Disjoncteur	NSA931322100	Brûlé	20080728005	NCR
A310 308	5730	Panneau d'accès 512HB	A5724853200000	Manquant	20080801004	NCR
A310 308	2530	Connecteur alimentation office	E0111241057	Endommagé	20080926005	NCR
A319 114	7397	Câblage	329006417	Endommagé	20080714004	ONT
BAE – UK						
3112	2720	Bague de retenue	RS87	Manquante	20080709005	PNR
3112	5554	Raccord – extrémité ressort	137312E401	Usé	20080828004	PNR
BEECH						
1900C	2435	Borne de câble	10936102247	Brûlée	20080912005	PNR
1900C	3230	Conduit hydraulique	1013880175	Rompu	20080930009	NCR
1900C	3233	Fût	1FA1004323	Criqué	20080902004	ONT
1900C	3260	Éclairage train d'atterrissage	308607843004	Indication erronée	20080826001	ATL
200	7314	Pompe carburant BP	91380003	Fuite	20080718005	ATL
A100	5210	Crochet	5043003211	Désajusté	20080701004	ONT
B100	3230	Disjoncteur	PDLM60	Défectueux	20080708004	NCR
B200	2810	Soupape à flotteur ventilation carburant	1183810021	Délogée	20080908003	NCR
B200	3020	Biellettes d'aubes antigivre	101910026205	Usées	20080707011	PNR
B200	3234	Sélecteur	1013841377	Endommagé	20080805012	PNR
B300	3421	Gyroscope d'assiette	1013800803	Défectueux	20080822016	PAC
B300	5720	Support	3516505030	Mis au rebut	20080912004	QUE
B60	8120	Turbocompresseur		Vidangé	20080806005	PNR
C23	3221	Support bâti moteur		Rupture	20080924006	QUE
C90A	5220	Déclencheur	50420013373	En bon état de service	20080905007	PAC
BELL TEXTRON – CAN						
206B	2432	Batterie	RG206	Déchargée	20080822005	PNR
206B	7323	Régulateur	23076061	Remplacé	20080717001	PNR

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
206B	6210	Éprouvette en plomb	206010200133	Décollée	20080821011	PAC
206B	6410	Guignol de pas	2060111809005	Révisé	20080715007	NCR
206B	6320	Joint pompe huile transmission	20604184001	Révisé	20080718007	NCR
206B	7250	Turbine	23038241	Trace d'huile	20080822014	PNR
206L	6410	Guignol de pas du rotor de queue	206011809109	Usagé	20080813002	ATL
206L 4	6730	Vérin	206076062101	Usagé	20080821008	ONT
407	6510	Chargeur multidisque	407340103	Criqué	20080910005	PAC
407	6420	Arbre de sortie	407040416107	Corrodé	20080707006	PAC
407	5302	Poutre de queue	407530014101	Criquée	20080805003	ONT
412CF	6730	Support servocommande rotor de queue	205001731101	Criqué	20080924002	QUE
412CF	6730	Support servocommande rotor de queue	205001731101	Criqué	20080924003	QUE
412CF	6730	Support servocommande rotor de queue	205001731101	Criqué	20080924004	QUE
412EP	5620	Hublot	412670101	Neuf	20080710001	NCR
427	5347	Câble de dégagement manuel	26801500	Brisé	20080710002	NCR
430	6320	Transmission	430040003	Remplacée	20080908006	NCR
BELL TEXTRON - USA						
205A 1	6320	Jeu de paliers	2120401431001	Rugueux	20080731002	PAC
205A 1	5310	Capuchon poutre principale gauche	2050301095030	Criqué	20080710006	PAC
205A 1	6320	Mât rotor principal	Lowerbearing	Endommagé	20080722001	NCR
205A 1	6320	Mât rotor principal	204040366021F	Dommages réévalués	20080718001	NCR
205A 1	2910	Tube	205076302001	Criqué	20080811004	QUE
212	6420	Guignol de contrepoids	212011701	Mal installé	20080813009	PAC
212		Conduites refroidisseur d'huile boîte de transmission	212040267001	Déformées	20080813010	PAC
BELLANCA						
8GCBC	3244	Pneu de la roulette de queue	280250	À plat	20080806015	PNR
8GCBC	5711	Longeron d'aile	31692	Corrodé	20080806017	PNR
BOEING						
727 225	2612	Détecteur de fumée n° 6	774001	Défectueux	20080730002	PNR
727 225	2750	Vérin	1U1110	Défectueux	20080911003	PAC
727 225	2751	Indicateur de position		Brisé	20080707002	NCR
727 227	7200	Moteur	JT8D9A	Fuite d'huile	20080911006	PAC
727 243	2710	Commande d'ailerons	129307	Défectueuse	20080728003	PAC
727 243	2781	Contact de position des becs de bord d'attaque	H1010271	Hors service	20080716008	PAC
727 247	2133	Dispositif d'arrêt de régulation débit groupe	3964401	Non signalé	20080917003	PNR
727 260	7531	Commande de décharge	658385	À déterminer	20080905003	NCR
737 400	1497	Câblage		Usé par frottement	20080708011	NCR
737 6CT	2597	Boîtier électronique sièges	3042865102	Défectueux	20080704003	PNR
767 3Y0	7261	Circuit de lubrification		Endommagé	20080814004	QUE
777 222	5310	Bague Hi-Lock	HL10878	Criquée	20080903007	NCR
777 333ER	7200	GE90-115B	90623	Hors service	20080917005	NCR
BOMBARDIER						
BD 100 1A10	2100	Roulement de rouet	347074	Frottement	20080711004	NCR
BD 100 1A10	3160	MFD	8221577012	Défectueux	20080806002	NCR
BD 100 1A10	3234	Valve	17C17616A3	Défectueuse	20080819009	NCR
BD 700 1A10	3260	C. électronique train d'atterrissage	GW41551001	Défectueux	20080915006	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	2100	Groupe turboréfrigérateur	78279015	Hors service	20080922006	ATL
CL600 2B19 (RJ100)	2420	Faisceau de câbles W1J	M275008SP3U00	Corrodé/brisé	20080905002	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	BPSU	855D1009	Hors service	20080708002	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	2750	Arbre flexible	1104SD1201	Brisé	20080909005	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	2820	Accouplement	B305025A20	Manchon usé	20080714008	ATL

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
CL600 2B19 (RJ100)	2910	Conduite de retour hydraulique n° 1	601R752863	Criquée	20080828003	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	3070	Ruban détecteur de chaleur	11020140T	Brûlé	20080805004	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	3242	Conduite à raccord rapide	AE87996E	Déconnectée	20080711008	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Hublot latéral droit	NP1393226	Éclaté	20080819002	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Hublot latéral droit	NP1393226	Éclaté	20080819003	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Pare-brise	601R330339	Criqué	20080911002	NCR
CL600 2B19 (RJ100)	5610	Pare-brise		Criqué	20080702001	QUE
CL600 2B19 (RJ100)	7110	Capot		Manquant	20080806006	QUE
CL600 2C10 (RJ700)	5610	Pare-brise copilote	NP13932112	Criqué	20080828002	QUE
CL600 2C10 (RJ700)	5610	Hublot latéral	NP13932210	Criqué	20080819005	QUE
CL600 2C10 (RJ700)	5610	Pare-brise	NP1393215	Criqué	20080819004	QUE
CANADAIR						
CL215 1A10	3242	Logement de piston	2604141	Criqué	20080712001	PNR
CL215 6B11(CL415)	2810	Réservoir carburant souple	215640014	Fuite	20080903012	ONT
CL215 6B11(CL415)	2810	Réservoir carburant souple	K215T6400212	Fuite	20080903014	ONT
CL215 6B11(CL415)	2810	Réservoir carburant souple		Fuite	20080711003	QUE
CL600 2B16(601 3A)	2900	Tuyau flexible	AE4760H0592055	Éclaté	20080813003	NCR
CL600 2B16(604)	3230	Train d'atterrissage	NAS16128	Détérioré	20080903006	NCR
CL600 2B16(604)	5610	Hublot	6003303021	Criqué	20080923002	NCR
CESSNA						
152	2421	Alternateur		Batterie non chargée	20080723006	PAC
152	5342	Raccord de fixation dérive	4310093	Criqué	20080715002	ONT
152	5551	Support vertical de fixation	4320049	Criqué	20080916006	PAC
172K	3240	Cylindre	6119	Corrodé	20080826008	PAC
172M	2720	Câble du gouvernail de direction	510105207	Usé/effiloché	20080702007	PNR
172M	5312	Cloison	5120151	Criquée	20080703002	PNR
172M	8520	Arbre à cames	SL18840	Hors service	20080813006	PAC
172N	2510	Câble	5055301401	Brisé	20080819001	ONT
172N	3340	Interrupteur	S21601	Hors service	20080812001	ONT
172N	5511	Longeron avant	53200198	Criqué	20080925002	NCR
172R	2840	Résistance variable	S38521	Usée	20080926004	PNR
172R	3452	Transpondeur		Fil usé par frottement	20080708010	ONT
172RG	3252	Boulon de chape	22430211	Brisé	20080812002	ONT
172S	2710	Câble d'ailerons	510105364	Effiloché	20080902001	ATL
172S	2840	Indicateur	38522	Brisé	20080929007	NCR
172S	7414	Bobine	K3975	Circuit ouvert	20080908002	NCR
180C	6113	Support de la casserole d'hélice	C4383	Brisé	20080807007	NCR
182K	7100	Piston	AEC646263	Jupe brisée	20080711005	PNR
182Q	8530	Groupe cylindres	TIST76OCA	Rupture	20080918001	NCR
208	2750	Goupille cylindrique		Cisaillée	20080916002	NCR
208	3010	Circuit de dégivrage		Câble effiloché	20080813008	ONT
208	7313	Adaptateur collecteur carburant	301114521	Criqué	20080922003	NCR
208	2750	Accouplement	C3010010211	Défectueux	20080917004	NCR
208B	2750	Moteur volet	C1452501	Hors service	20080801005	ONT
208B	5320	Panneau	26132473	Criqué	20080703003	PNR
208B	5552	Raccords	26340231	Saisis	20080721003	ONT
208B	7314	Pompe carburant	25323150	Fuite carburant	20080722004	ONT

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
210R	7120	Support amortisseur moteur avant	J124532	Déformé	20080710004	ONT
33F	7160	Gaine d'entrée (arrière)	155212914	Criquée/brisée	20080910001	NCR
441	3060	Gaine dégivrage hélice	SMR4024556	Court-circuitée à la casserole d'hélice	20080822015	PNR
525B	3200	Valve	420001263	Criquée	20080829007	PNR
550	2121	Ventilateur	99101133	Bruyant	20080716001	NCR
550	2731	Volant de compensation	55657562	Desserré	20080708005	NCR
550	3220	Bras de direction train avant	55656195	Endommagé	20080813004	NCR
560XL	2460	Disjoncteur	70002450	Ouvert	20080725001	NCR
680	5610	Pare-brise	99144111	Criqué	20080707004	PAC
A185E	2730	Manche pilote	5117821	Corrodé	20080930004	PAC
A185F	5300	Cloison, référence 9000	71111229	Criquée	20080908010	PNR
A185F	2750	Support de poulie de volet	512128	Brisé	20080930005	PNR
T206H	6112	Gaine de dégivrage		Séparée	20080904002	ONT
U206G	2421	Alternateur	DOFF10300BR	Usure anormale	20080715003	PNR
U206G	2730	Tube de commande gauche	12614015	Usé	20080707007	PNR
U206G	3220	Bras supérieur du compas	12436351	Criqué	20080707005	PNR
U206G	5511	Longeron arrière	12326212	Corrodé/criqué	20080908009	PNR
U206G	3221	Boulon	AN17621A	Criqué	20080921001	PAC
U206G	2731	Vérin de compensateur de profondeur	12601491	Corrodé	20080918006	PNR
U206G	2436	Régulateur de tension	C6110040101	Court-circuité	20080916007	PNR
FIRECAT	1400	Boulon AN6C16A	CON3934353	Dégagé	20080722006	PAC
DASSAULT						
FALCON 50	4960	Feu extérieur	220VK01A00B40N	Brûlé	20080916004	QUE
DEHAVILLAND – CAN						
DHC 2 MKI	8530	Cylindre	399354	Brisé	20080711011	ONT
DHC 3	8530	Soupape – échappement	71167	Brisée	20080812005	QUE
DHC 3T	3210	Fusée	8A04000021	Criquée, hors service	20080917002	PAC
DHC 6	1000	Douille	C6FSM244335	Manquante	20080722007	NCR
DHC 6	1000	Boulon robinet de purge	TBC6EM106727	Fabriqué en usine	20080714005	ONT
DHC 6 300	2730	Commande de vis	C6CTM102827	Filets foirés	20080806009	NCR
DHC 6 300	5522	Bras d'articulation	C6TEM101229	Neuf	20080807005	PNR
DHC 6 300	5753	Caisson d'aile	WR6100261	Neuf	20080704002	PNR
DHC 6 300	2730	Jambe de train	C6UM11104	Criquée	20080924009	QUE
DHC 8 102	2431	Batterie		Surchauffée	20080815002	QUE
DHC 8 102	2700	Carter		Fracturé	20080807004	QUE
DHC 8 102	2722	Servocommande de direction	2334003001	Dérivation de liquide	20080908004	ONT
DHC 8 102	3242	Unité de freinage	214664	Cisaillée	20080811003	ONT
DHC 8 102	6112	Chauffage		Brûlé	20080805010	ONT
DHC 8 202	7910	Tube flexible	AE7077093	Endommagé	20080828001	ONT
DHC 8 300	2910	Tuyau	82920010227	Criqué	20080926002	QUE
DHC 8 301	2431	Batterie		Température élevée	20080728001	NCR
DHC 8 301	2840	Contact jauge de niveau de carburant	F75985	Câble usé par frottement	20080728006	PAC
DHC 8 311	2751	Détecteur de couple de la commande des volets	756158	Défectueux	20080813005	PNR
DHC 8 311	5511	Revêtement gouverne de profondeur LWR	85520056	Criqué	20080730004	PAC
DHC 8 311	5751	Embout d'aileron		Endommagé	20080701003	NCR
DHC 8 314	3260	Unité de contrôle consultatif	7002537	Remplacée	20080723001	ONT
DHC 8 314	5330	Revêtement	85410587	Criqué et bombé	20080826006	ONT
DHC 8 314	7261	Boulon	MS920807	Desserré	20080812004	ONT
DHC 8 314	7320	Élément de réglage électronique du moteur (EECU)	7982133007	Augmentation du débit de carburant	20080709001	ONT
DHC 8 400	2120	Vanne de décharge	88060B010003	Défectueuse	20080806008	QUE
DHC 8 400	2913	EDP	6617303	Arbre cisaillé	20080903011	ONT
DHC 8 400	2913	Pompe entraînée par moteur	661733	Carter percé	20080818001	ONT
DHC 8 400	2913	Pompe HYD entraînée par moteur	6617303	Desserrée	20080805006	ONT
DHC 8 400	3231	Électrovanne de séquence	483025	Remplacée	20080805005	ONT
DHC 8 400	3244	Pneu	DR0231T	Crevé	20080922001	ONT
DHC 8 400	6120	MPU	666000459	Court-circuité	20080825001	ONT

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
DHC 8 400	7931	Pompe de récupération d'huile	766859C	Desserrée	20080820001	ONT
DHC 8 400	7931	Circuit d'huile		Desserré	20080919004	QUE
DIAMOND – AS						
DA 40	2420	Alternateur	ALU8521LS	Intermittent	20080925013	NCR
DA 40	5711	Ligne d'assemblage de longeron d'aile		Décollement	20080729007	ONT
DA 40	6122	Vis bouchon	1219310	Dégagée	20080724008	ONT
DORNIER						
228 202	3251	Potentiomètre de direction	176SF2DT102W0162	Neuf	20080718004	PNR
228 202	2913	Moteur hydraulique	1259A	Défectueux	20080729005	PNR
DOUGLAS						
DC10 30	3414	Anémomètre	2594466905	Défectueux	20080929002	PAC
DC6B	3411	Circuit Pitot		Débris trouvés	20080724007	PAC
EMBRAER						
EMB 145LR	5210	Cale	12030027001	Très corrodée	20080827001	QUE
EMB 110P1	3213	Logement de train	15200	Révisé	20080902005	ONT
ERJ 170 200 SU	3242	Frein n° 1	900005831PR	Remplacé	20080821001	NCR
ERJ 170 200 SU	3242	Frein n° 3	900005831PR	Remplacé	20080924001	NCR
ERJ 170 200 SU	3242	Frein n° 4	900005831PR	Défectueux	20080821004	NCR
ERJ 170 200 SU	3242	Frein		Défectueux	20080815008	QUE
ERJ 170 200 SU	3242	Frein principal gauche	900005831PR	Remplacé	20080821007	NCR
ERJ 170 200 SU	5310	Fuselage		Fuite	20080814011	QUE
ERJ 170 200 SU	5347	Rail des sièges	17003263001	Remplacé	20080717003	NCR
ERJ 190 100 IGW	2520	Ceinture de sécurité	5,0458E+12	Hors service	20080807001	QUE
ERJ 190 100 IGW	2710	Câbles d'aileron		Mal installés	20080709003	QUE
ERJ 190 100 IGW	2913	EDP		Défectueuse	20080819006	NCR
ERJ 190 100 IGW	3233	Douille train principal	19070150404	Brisée	20080709007	QUE
ERJ 190 100 IGW	3340	Éclairage		Endommagé	20080721004	ONT
ERJ 190 100 IGW	5310	Aéronef	ERJ190100IGW	Réparé	20080815007	QUE
ERJ 190 100 IGW	5753	Chariot	19092001405	Rayé	20080709004	QUE
EUROCOPTER DEUT						
BK117 B 2D	6230	Transmission rotor principal	1171200501	Révisée	20080819008	PNR
BO105 S CDN BS 4	5301	Déclencheur câble électrique	52802800	Brisé	20080923003	NCR
BO105 S CDN BS 4	6720	Soufflet de protection	ASSB3510127	Usé par frottement	20080702012	NCR
EUROCOPTER FRANCE						
AS 355	5302	Poutre de queue	350A23000002	Endommagée	20080707012	ONT
EC 130 B4	2397	Câble relié à la carte de l'ASU n° 1	EC130B4	Mal raccordé	20080702010	ONT
FAIRCHILD						
SA227AC	5280	Trappes de train		Déformées	20080728007	NCR
SA227CC	1410	Conduit hydraulique train sorti	2781032273	Criqué	20080922005	NCR
SA227DC	2400	Câblage		Brûlé	20080905004	NCR
FOUND BROTHERS						
FBA 2C1	2800	Raccord	G201G202	Mal serré	20080915001	NCR
FBA 2C1	8550	Chicane	56G23399	Brisée	20080915003	NCR
FBA 2C2	8550	Chicane	LW13383	Neuve	20080915002	NCR
GULFSTREAM - ISRAEL						
GULFSTREAM 100	2820	Conduit	25W653120634	Usé par frottement	20080924008	ONT
GULFSTREAM 100	2910	Tube hydraulique	25W711008171	Criqué	20080808004	ONT
GULFSTREAM 100	3411	Pitot		Défectueux	20080903009	ONT
GULFSTREAM – USA						
690D	2820	Joint torique	S0310015HT	Usé	20080708001	NCR
690D	5610	Pare-brise droit	3600431488	Criqué	20080924005	NCR
HAWKER SIDDELEY-UK						
HS 748 2A	2900	Conduit flexible		Usé par frottement	20080801001	NCR

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
HS 748 2A	2913	Disque d'obturation	AIR29804	Fuite	20080729006	PNR
HS 748 2A	2110	Compresseur de cabine	139312	Blocage	20080919007	ONT
ISRAELI INDUSTRIES						
ASTRA SPX	7500	Joints toriques	32156281	Défectueux	20080818003	NCR
LEARJET						
35A	3230	Entretoise conique	24410071	Criquée	20080930007	NCR
45	5610	Pare-brise		Éclaté	20080821012	PAC
60	4910	Câblage	WIRE	Usé par frottement	20080721001	ATL
LOCKHEED						
382G	2434	Alternateur	2CM353C1H	Remplacé	20080811001	NCR
382G	3211	Boulon	MS212505	Défectueux	20080729003	NCR
MCDONNELL DOUGLAS HC						
500N	6720	Biellette de commande de pas rotor de queue	369X2172313	Bonne	20080929005	ATL
MITSUBISHI – USA						
MU 2B60	2432	Cellules		Usagées	20080902002	NCR
MU 2B60	3213	Raccord	030A311201	Criqué	20080821006	ONT
MORAVAN						
Z242L	2730	Câble volet compensation de profondeur	ZA244120000	Effiloché	20080723005	ONT
Z242L	2750	Ressort blocage volet	ZA243300014	Brisé	20080908005	ONT
PIAGGIO						
P180 AVANTI	2731	Vérin	EM40112	Normal	20080722002	ONT
PILATUS – SW						
PC 12 45	2750	Arbre transmission	945020220	Cisaillé	20080819012	NCR
PC 12 45	2750	Commande volet	978732000	Défectueuse	20080902003	ONT
PC 12 45	2913	Pompe hydraulique	993378	Criquée	20080825002	NCR
PC 12 45	3222	Contrefiche	5322012289	Criquée	20080709002	NCR
PC 12 45	3230	Écrou à manchon fileté	5322012165	Corrodé	20080911004	NCR
PC 12 45	3260	Boulon	9321921210	Brisé	20080904004	ONT
PC 12 45	3416	Alticodeur	66030620010	Imprécis	20080821013	ONT
PC 12 45	5542	Plaque de fermeture	5554012215	Endommagée	20080813007	NCR
PC 12 47	3040	Épissure	320570	Brûlée	20080821010	NCR
PIPER						
PA23 250	3260	Interrupteur de descente	487864	Intermittent	20080916003	NCR
PA23 250	3260	Avertisseur train d'atterrissage		Brisé	20080903003	NCR
PA28 140	7120	Bâti moteur	6666200	Criqué – usé par frottement	20080908001	NCR
PA28 151	6113	Cloison casserole hélice	35323012	Criquée	20080805013	PAC
PA28 180	5320	Support de montage d'ELT		Criqué	20080919001	ONT
PA30	7900	Boîtier de filtre à huile	SA00402SE	Criqué	20080903004	NCR
PA31	2750	Mécanisme d'actionnement volet	451813	Usé	20080707010	PNR
PA31	3213	Compas train principal	4025700	Brisé	20080903002	NCR
PA31	3710	Pompe à vide		Saisie et remplacée	20080822011	PNR
PA31	8000	Démarreur		Hors service	20080711012	PNR
PA31	8530	Cylindre de moteur		Détaché	20080925010	QUE
PA31 350	2460	Caleur de tension	4817102	Brûlé	20080825004	PAC
PA31 350	2720	Bielle de commande gouv. de direction	4004009	Corrosion	20080829006	PNR
PA31 350	3230	Bras de rentrée	42042000	Brisé	20080707014	NCR
PA31 350	5753	Solénoïde (descente)	487084	Défectueux	20080825003	PAC
PA31 350	5320	Turbocompresseur	4091709001	Fuite d'huile	20080930008	NCR
PA46 350P	8120	Carter refroidissement pompe à air LWR	89682002	Desserré	20080911001	ONT
PA46 500TP	2211	Fusible de 3 A à fusion lente	4986	Ouvert	20080702003	NCR
ROBINSON						
R44	6310	Vérin		Desserré	20080708008	PNR
R44	7414	Magnéto	10600646201	Déposée	20080919010	NCR
R44 II	6310	Vérin	C0512REVU	Défectueux	20080717002	PNR
R44 II	7414	Bobine	103571651	Usée	20080926001	PNR
R44 II	7322	Régulateur carburant	25766304	Hors service	20080822002	PNR

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
R44 II	7314	Pompe carburant	C8187B	Mauvais fonctionnement	20080910006	NCR
R44 II	6300	Régulateur		Remplacé	20080905006	PNR
R44 II	6310	Béquille	C1883	Éclatée	20080925014	PNR
R44 II	2435	Démarreur	14924HT	Criqué	20080903005	NCR
SAAB						
SF340A	2121	Ventilateur de recirculation	BC112A2	Hors service, surchauffe	20080711001	NCR
SF340A	2440	Système d'alimentation		Déclenché	20080826003	PNR
SF340A	3230	Raccord hydraulique tournant	72MEF20151	Cisaillé	20080916001	NCR
SF340A	3230	Train d'atterrissage		Défectueux	20080826004	PNR
SHORT&HARLAND						
SC7 3	2720	Commande de direction		Détachée	20080703004	PNR
SC7 3	3040	Moteur d'essuie-glace		Brûlé	20080916008	PNR
SIKORSKY						
S61N	2913	Boulon	66WAP2001	Brisé	20080725002	PAC
SOCATA						
TBM 700	3244	Sous-ens. demi-roue ext.	Z0DN6068757295	Criqué	20080814007	PAC
SWEARINGEN						
SA226TC	2913	Pompe hydraulique	PV304426	Séparée	20080918004	NCR
SA226TC	3222	Contrefiche supérieure	55010011	Criquée	20080731001	PAC
SA226TC	5610	Pare-brise chauffé	2719442003	Criqué	20080903008	NCR
SA226TC	2720	Tringlerie de la pédale du palonnier	27720065	Criquée	20080926003	PAC
SA227AC	3451	Indicateur DME	6221234013	Hors service	20080711002	NCR
TUNDRA						
Tundra	3246	Flotteurs amphibies	ACTIVATORROD	Brisés	20080805001	NCR

MOTEURS

ALLISON						
250-C20B	7321	Régulateur carburant	23065104	Roulement défectueux	20080707003	PNR
250-C20B	7600	Ressort de rappel manette des gaz	2543161	Brisé	20080918005	PNR
250-C30P	7230	Rouet	3896888M	Criqué	20080805011	PAC
AVCO LYCOMING						
AEIO-540-D4D5	7414	Magnéto droite	6350	Presque neuve	20080829005	PAC
LO-360-E1A6D	8520	Tige de raccord	LW15288	Brisée	20080815006	NCR
LTIO-540-J2BD	2820	Bouchon	383493	Desserré	20080811007	PAC
LTIO-540-J2BD	8120	Turbocompresseur	4091709001	Défectueux	20080714003	NCR
LTS-101-700D-2	2821	Support filtre carburant	417157001	Criqué	20080715005	NCR
O-235-L2C	7414	Magnéto	4381	Mal assemblée	20080922002	PNR
O-235-L2C	8520	Piston	LW13623	Déformé	20080812003	ONT
O-235-L2C	8520	Capuchon axe piston	SL11625	Hors service	20080912003	PAC
O-320-D2J	8530	Cylindre		Endommagé	20080908008	PAC
O-360-C2E	8530	Cylindre	SL360000WA20P	Brisé	20080806012	PNR
O-540-A1C5	8520	Hélice		Vibrations	20080930002	NCR
O-540-F1B5	8530	Piston	130L119	Segment brisé	20080927001	NCR
O-540-G1B5	8530	Cylindre		Déformé	20080709008	PNR
T5313B	7250	Turbine		Endommagée	20080702005	NCR
TIO-540-A2C	2435	Génératrice		Usée	20080717004	PNR
CURTISS WRIGHT						
982C9HE2	8530	Boulon	65678	Cisaillé	20080805007	PAC
GARRETT						
TPE331-10UA	7321	Régulateur carburant		Réparé	20080808005	PAC
TPE331-10UA	7600	Embout de bielle	2761000009	Usé	20080811006	PAC
TPE331-10UGR-516H	7260	Engrenage – droit, hélicoïdal	31070371	Piqué	20080828005	PNR
TPE331-11	6122	Raccord 90 degrés	31039391	Criqué	20080728008	NCR
TPE331-11	7530	Tube moteur	8943825	Fracturé à l'assemblage soudé	20080819011	NCR

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
TPE331-11U	7230	Roulement à bille compresseur	31037081	Neuf	20080724003	PNR
TPE331-11U	7920	Tube	991930811	Criqué	20080912006	PNR
TPE331-12UHR	2435	Génératrice démarrage	23079010	Défectueuse	20080819010	NCR
TPE331-5-252D	7321	Régulateur carburant		Bloquée	20080815001	PNR
TPE331-6-252B	7720	Indicateur de température		Remplacé	20080724004	PNR
GENERAL ELECTRIC						
CF34-10E5A1	7540	Interrupteur pression d'huile de purge n° 2		Défectueux	20080910004	QUE
CF34-1A	7260	Boîtier d'entraînement des accessoires		Rempli d'huile	20080806007	QUE
CF34-3B1	7220	Écrou	4037T84P03	Manquant	20080730001	NCR
CF34-3B1	7321	Tube P3	5047T75G01	Séparation du tube	20080819007	QUE
CF34-3B1	7600	Câble va-et-vient arrière	74491147	Brisé	20080806010	QUE
CF34-3B1	7732	Transducteur vibrations moteur	6233M30A	Hors service	20080814006	PNR
CF6-80C2A8	7250	Disque étage 2 turbine haute pression	9362M43P02	Mis au rebut	20080714007	NCR
PRATT & WHITNEY-CAN						
JT15D-4B	7931	Moteur		Déposé	20080804003	QUE
JT15D-5R	7310	HMU		Remplacé	20080912002	QUE
PT6A-114A	7200	Moteur		Déposé	20080730009	QUE
PT6A-114A	7250	Aube mobile du système compresseur-turbine		Fracturée	20080905005	QUE
PT6A-28	7321	Régulateur carburant	252444057	Défectueux	20080826002	ATL
PT6A-34	7314	Moteur		Perte de puissance	20080702009	QUE
PT6A-42	7321	Régulateur carburant		Remplacé	20080806001	QUE
PT6A-60	7712	Moteur		Déposé	20080917013	QUE
PT6A-65B	7260	Moteur		Déposé	20080806003	QUE
PT6A-67D	7210	Support de réduction 2e étage	310830601	Manchon déplacé	20080707013	PNR
PT6A-67D	7250	Moteur		Remplacé	20080702004	QUE
PT6A-67D	7210	Support de réduction 2e étage	3024494	Manchon déplacé	20080929004	PNR
PT6T-3B	2820	Tube	3014884	Criqué	20080917001	PAC
PT6T-3B	7250	Disque turbine de puissance	3022312	Désintégré	20080923006	QUE
PW118B	7200	Moteur		Coupé	20080814009	QUE
PW121	7197	Système de régulation moteur		Remplacé	20080912001	QUE
PW121	7250	Aube turbine basse pression	304915201	Fracturée	20080714002	NCR
PW126	7200	Moteur		Remplacé	20080814001	QUE
PW127F	6120	Moteur		Remplacé	20080902009	QUE
PW150A	7931	Moteur		Remplacé	20080917007	QUE
PW306C	7321	Moteur		Remplacé	20080814005	QUE
PW306C	7932	Capteur bas niveau d'huile	30B385103	Neuf	20080711007	PAC
PW308C	7220	Aube d'entrée		Remplacée	20080917019	QUE
PW308C	7261	Écrou de retenue d'arbre		Délogé	20080723002	ONT
PW535A	7200	Moteur		Coupé	20080814008	QUE
PW545A	1866	Régulateur carburant	8237002	Non traversé par le carburant	20080929003	NCR
PW610FA	7931	Moteur		Remplacé	20080917018	QUE
PRATT & WHITNEY-USA						
JT8D-15	7200	Moteur		Remplacé	20080801003	NCR
JT8D-15	7920	Joint torique	443330	Neuf	20080911005	PNR
R-985-AN-14B	1000	Goupille fendue	10185	Manquante	20080819013	PAC
R-985-AN-14B	8530	Soupape d'échappement		Hors service	20080710005	PAC
WASP CA3	8530	Cylindre avant	PRATTWHITNEY	Hors service	20080811002	PAC
WASP CA3	8530	Rondelle supérieure soupape d'admission	127951	Brisée	20080718006	PNR
WASP CB3	7932	Pompe de récupération		Hors service	20080709010	PAC
WASP S3H1-G	8530	Soupape d'échappement	1163	Mise au rebut	20080724002	NCR
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-360-G	2410	Alternateur	317	Hors service	20080918003	ATL
IO-520-F	8011	Roulement	534685	Usé	20080808002	PNR
IO-520-F	8530	Goujon de cylindre		Mis au rebut	20080715006	PNR
IO-520-F	8530	Ressorts de valve		Spirales brisées	20080730003	NCR

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
IO-520-FCD	8100	Ensemble élévateur C-180/182/ du PDA	07502385AWL	Criqué	20080908007	PAC
IO-550-D	8530	Moteur		Réparé	20080805014	PNR
O-200-A	8520	Boulon et écrou tige de raccord	53021324804	Absence de goupille fendue	20080910003	PNR
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7321	Régulateur carburant		Remplacé	20080730005	NCR
ARRIEL 1D1	6310	Mise au rebut		Bride	20080722003	NCR
ARRIEL 1D1	7250	Diffuseur	292208260	Criqué	20080707009	ONT
ARRIEL 1D1	7250	Turbine		Remplacée	20080813012	PNR
ARRIEL 1D1	7321	Régulateur carburant		Défectueux	20080724006	ONT
HÉLICES						
AEROPRODUCTS						
A6441FN-606A	6122	Régulateur/valve verrouillage de pas		Remplacement	20080702013	PAC
HAMILTON STANDARD						
14SF-19	6111	Pale	SFA13N1ROA1D	Fuite	20080709009	QUE
23E50-505	6110	Rondelle de butée	7149A0	Criquée	20080807003	PNR
HARTZELL						
HC-B3R30-4	6111	Coquille de roulement ext.	A1851B	Fracturée	20080709011	PAC
HC-B5MA-3D	6111	Joints de fixation des pales		Remplacés	20080723003	PAC
HC-E3YR-2AF	6113	Casserole d'hélice gauche	TCB43940008	Criquée	20080707008	PNR
ÉQUIPEMENT						
ACK TECHNOLOGIES						
E01	2560	Interrupteur de détecteur d'écrasement	E01G	Coincé	20080716009	NCR
ARTEX						
ME406HW	2562	ELT		Pas installée complètement	20080917017	ONT
BEECH						
Beech	2120	Gaine	5038406115	Brûlée	20080729002	NCR
BF GOODRICH						
ED0522	2565	Toboggan	ED0522	Défectueux	20080714006	QUE
CESSNA						
26060154RX	7931	Indicateur température/pression huile	26060154RX	Remplacé récemment	20080826007	ONT
COMPONENT						
Component	7421	Bougie	REM40E	Défectueuse	20080829001	QUE
DART						
D500560041	2590	Support rétroviseur	D2010103	Criqué	20080806011	NCR
FAIRCHILD						
20475546	2100	Turbine de réfrigération	20475546	Très endommagée	20080905008	ONT
GARMIN						
GNS530430W	3400	Système de navigation		Défectueux	20080916005	PNR
GENERAL ELECTRIC						
CT75A2	2421	Génératrice c.a.	31342001	Arbre cisaillé	20080715004	NCR
HONEYWELL						
5613C00000	2120	Moteur		Neuf (construit en 2007)	20080729001	NCR
KELLY AEROSPACE						
200F5002R	7314	Pompe carburant		Fuite	20080829004	QUE
LEACH						
91252ZC7C4	2497	Conjoncteur	91252ZC7C4001	Défectueux	20080829002	PNR
NARCO						
ELT10	2560	Équipement de secours		Ne transmet pas	20080904001	PAC

Marque/ modèle	JASC	Nom de la pièce	Référence	État de la pièce	N° RDS	Rég.
PHILLIPS & POWIS						
66XC45	1200	Roulement de roue		Bruyant	20080704004	PAC
PLYMOUTH TUBE						
	1410	Conduit		Déformé	20080922009	NCR
SIKORSKY						
S6130620173	1000	Papillon		Extrêmement fragile	20080722009	PAC
SKY-TEC						
149NL	8011	Démarreur		Remplacé	20080903001	PNR
SLICK ELECTRO						
4309	7414	Rotor		Brisé	20080903016	NCR
4776	7414	Rotor		Brisé	20080919009	PAC
6310	7414	Came	M3611	Usée	20080909003	PAC
6310	7414	Came	M3611	Usée	20080909004	NCR
TELEDYNE BENDIX						
10600646201	7414	Logement	10160858	Criqué	20080805009	PAC
BL3493101	7414	Patte de bobine		Déformée	20080904006	NCR
BL6006163	7414	Roulements		Jeu axial	20080919011	PAC
BL600646201	7414	Roulements/patte de bobine/joint		Pas au niveau	20080902011	NCR
TRW						
23048016	2435	Génératrice de démarrage c.c.	23048016	Brisée	20080909001	PNR
UNISON						
4370	7414	Bobine	M3975	Usée	20080703001	PNR
4370	7414	Rotor	M3548	Brisé	20080722008	PNR
WESTERN						
MS24665140	1000	Goupille fendue	MS24665140	Défectueuse	20080724005	PNR
	7920	Tube	991930811	Criqué	20080912006	PNR

Administration centrale

Transports Canada (AARDG)
Place de Ville, tour C
Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613-952-4357

Bureau régionaux

Atlantique

Transports Canada
Case postal 42
95 rue Foundry, 6ième étage
Moncton (Nouveau Brunswick) E1C 8K6
Tél. : 506-851-7114

Prairies et Nord

Transports Canada
344 rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6
Tél. : 204-983-3152
1-888-463-0521

Ontario

Transports Canada
4900 rue Yonge, suite 300
Willowdale (Ontario) M2N 6A5
Tél. : 416-952-0352

Québec

Transports Canada
700 Leigh Capreol
Dorval (Québec) H4Y 1G7
Tél. : 514-633-3319

Pacifique

Transports Canada
800 rue Burrard, suite 620
Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8
Tél. : 604-666-8777

Pour commander des publications et des formulaires

Amérique du Nord :	1 888 830-4911
Région de la capitale nationale :	613 991-4071
Télécopieur :	613 991-2081
Courriel :	MPS@tc.gc.ca

Sites Web de l'aviation civile :

Information de l'aviation civile
www.tc.gc.ca/AviationCivile/menu.htm

Maintien de la navigabilité
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/Apropos.htm

Règlement de l'aviation canadien (RAC)
www.tc.gc.ca/aviationcivile/ServReg/Affaires/RAC/menu.htm

Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN)
www.tc.gc.ca/cawis%2Dswimn/

Alerte aux difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/alerte/menu.htm

Avis de difficultés en service
www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification/maintien/avis/menu.htm

Avis de navigabilité
www.tc.gc.ca/AviationCivile/maintenance/aarpc/ans/menu.htm

Système Web de rapports de difficultés en service (SWRDS)
www.tc.gc.ca/swrds